FUNDAMENTOS GEOGRÁFICOS
E HISTÓRICOS DO ESTADO DO MARANHÃO

(Com breve estudo sobre a origem e evolução das capitanias feudais do Norte e Meio Norte)

CARLOS STUDART FILHO

"As duas coordenadas, espaço e tempo, condicionam e precisam a definição de todos os acontecimentos da vida humana, série infinita de acções e reacções entre o homem e o mundo, nesta última expressão abrangida a ideia da natureza cósmica e também a da existência dos outros homens.

"E por natureza cósmica devem-se entender também as variações de potencial energético que a mutabilidade incessante do quadro astronómico introduz na matéria do mundo em que vivemos.

. . . . . .

"Além disto, os acontecimentos de cada momento, no avançar infinito do tempo, derivam as situações anteriores, conforme leis cujo conhecimento ainda não parece completamente estabelcido e apresentam aspectos de progresso, de estagnação e até retrocesso, consequentes de causas, aliás, bem visíveis em sua determinação."

Cel. J. B. DE MAGALHÃES
"A Guerra e a Rússia."

I) FACTORES GEOGRÁFICOS

As costas do Brasil Norte-Oriental apresentam-se, de ordinário, baixas, maciças e desabrigadas. Pequenas barreiras vermelhas, de vinte a trinta metros de altura, e insignificantes renques de palmares bravos que surgem, de espaço a espaço, não chegam a quebrar-lhes a uniformidade verdadeiramente desalentadora.

Raro, em seu perfil monótono, divisa-se um acidente digno de consideração e análise. Mesmo esses não são, porém, peninsulas investindo majestosas para o pélago ou cabos talhados em altas e agrestes penedias. Apenas se vêem aí saliências medíocres e barrancos cavados no sopé de

minguadas colinas constituídas de arenito eóleo ou de folhelhos de cores extremamente variegadas.

Das pontes existentes no trecho litoraneo que mais nos interessa e que se estende do rio Parnaíba á ponta do Pitinga, no Rio Grande do Norte, as mais notáveis são, sem dúvida, a de Jeriquaquara, formada por duas eminências arredondadas de mais de cem metros de elevação; a ponta do Iguape, que se ergue a cento e vinte metros acima do nível médio das águas; a Ponta Grossa ou do Retiro Grande, com os seus cem metros de altura; e, finalmente, a do Mel, medindo noventa e cinco metros, todas visíveis do mar a distancia que varia de 20 a 23 milhas marítimas.

As outras saliências que figuram nas cartas, como as pontas dos Mangues Verdes, do Sal, das Almas, dos Patos, do Parázinho, Curumucuara, Pecém, Mucuripe, Redonda, Tubarão, dos Três Irmãos de Santo Alberto, do Calcanhar, dos Touros, Gameleira e Pitanga, também chamada morro de Santa Cruz, têm pouca importancia topográfica por serem ainda mais baixas e menos definidas do que aquelas.

Pobres em chanfraduras, as praias rasas do Nordeste ondulam, quase sempre, suavemente. Nunca desenham abras nem golfos caprichosos; constituem, quando muito, concavidades largamente abertas em forma de meia lua, incapazes de servir por si sós de ancoradouro seguro a qualquer embarcação.

"Como todas as costas arenosas, carecem de portos. Em parte alguma formam enseadas ou baías de sensível profundidade e assim mesmo raro é existir pontos em que se possa desembarcar sem perigo. Sómente quando pequenos recifes estendem-se até fora das pontas, é que encontram abrigos, formados por angras acessíveis ás embarcações pequenas." Fora disso oferecem refúgio a barcos de regular tamanho a baía de Jeriquaquara, fundiadouro menos ruim que se pode encontrar neste trecho da costa", a do Roteiro Grande, hoje em via de obstruir-se, e poucas mais (Alm. Raul Tavares).

Nessa extensa costa o vento reina em soberano, sobrelevando em importancia qualquer outro agente do modelado terrestre. Varrem-na o ano todo brisas amenas, monções marinhas, propiciadoras de chuvas e alíseos rijos e duradouros. Soprando, segundo as estações, nos rumos gerais sudeste-noroeste, leste-oeste e nordeste-sudeste, as correntes aéreas transportam as areias, depositadas pelo mar entre o fluxo e refluxo das ondas, e as vão acumular, logo a seguir, em forma de morros elevados e extensos, na própria planície costeira.

Do cabo de Santo Agostinho ao semi-delta assimétrico do Parnaíba, alinham-se, assim, enormes medãos de terra frouxa que se movimentam e caminham á maneira de vagas sucessivas avançando para a brandura de praias distantes. Crescendo no sentido tridimensional, chegam as dunas a medir dois e mais quilómetros de comprimento por setenta e até oitenta metros de altura e dezenas de metros de largura.

As dimensões avantajadas de tais cómoros bem denunciam a intensidade e o dinamismo das correntes aéreas que sopram neste trecho do litoral brasileiro. Trabalhadas pelas forças eólias que as criaram, as dunas caminham pelo espraiado com bastante rapidez, tendo orientação preponderante e rumo um quarto noroeste, sentido em que os ventos sopram, de ordinário, com maior violência e firmeza.

Deflectindo para a direita e para a esquerda ao sabor dos ventos reinantes no momento ao longo do praial oceanico, a enorme massa de material transportado ora recobre largos trechos de terras planas e chega mesmo a alcançar zonas de cultura e habitação, ora invade a foz dos rios de pouca importancia que aí defluem, entulhando-as ou desviando-as para N. e N. O..

Disso resulta a semelhança de aspecto e de insegurança que apresentam, não raro, as embocaduras das ravinas do Nordeste cuja margem esquerda está adornada de vegetação, enquanto á direita é estéril e cheia de dunas.

Carreadas pelas águas, as areias voltam ao oceano aumentadas por sedimentos fluviais; formam então barras, antepoem portos, alteiam-se em croas ou recrescem em ilhotas rasas, enfeitadas de mangues nascidos para resistir vitoriosamente aos embates das ondas desse mar sempre espevitado.

Acompanhando á distancia a praia, alonga-se a massa das águas transgressivas da chamada corrente das Guianas. Como um debrum movediço, ela segue coleando a estreita plataforma continental, bastante rica de formas animais e vegetais. Suas águas que unidas ás da corrente do Brasil, haviam transposto o Atlantico formando a corrente sul-equatorial, marcham agora a uma velocidade que varia, no correr do ano, de uma a quatro milhas horárias pelas alturas do Atoll das Rocas. Nas costas maranhenses, de feição topográfica um tanto diversa da do Nordeste oriental, mas não menos difíceis, encontram-se correntes secundárias que, revelando trajectos complexos, fluem a uma velocidade horária de três e até quatro milhas nas marés das sizígias.

Correntes locais, mais ou menos constantes, saídas da corrente tronco ou geradas pelos baixios e pelas marés, emaranham-se, formando ao longo de todo o litoral nordestino complicada rede de caminhos líquidos quase impossíveis de localizar e terrívelmente traiçoeiros.

Em diferentes pontos surgem, a pouca profundidade e junto ás praias baixas, parcéis e bancos de areia e também arrecifes de arenitos e de coral. Estes aparecem, porém, com particular abundancia no extremo leste e se prolongam em muralha descontínua desde o Ceará até Porto Seguro, na Baía.

A amplitude de oscilação das marés é, aí, assáz acentuada e chega mesmo a atingir em S. Luís, conforme os melhores cálculos, sete metros e oitenta centímetros, indo excepcionalmente até nove metros nas sizígias. Nas quadraturas, a diferença de nível é apenas de três e meio metros.

Ventos caprichosos, correntes desnorteantes, o acentuado desnível das águas, oriundo das fortes marés, as vagas, que castigam a costa sem cessar, os baixios e os abrolhos, tornam os mares do Brasil Norte-Oriental cheios de perigos e os fazem sobremodo incertos e árduos ás singraduras das embarcações que navegam chegadas á praia.

O facto, perfeitamente apreciável hoje, era-o, com muito maior razão, antigamente, quando a náutica não dispunha dos recursos técnicos de que agora é dotada, e os conhecimentos do nosso litoral estavam ainda na infancia.

Dos factores citados, como exercendo influência apreciável na navegação marítima regional, destacam-se, porém, os ventos e as correntes oceanicas.

Facilitando, de um lado, a marcha dos barcos que iam para o poente, pois actuam, como vimos, de maneira quase constante naquela direcção, e, de outro, tornando excessivamente arriscadas e trabalhosas, quando não impossibilitando de todo, as viagens para barlavento, as correntes oceanicas e aéreas orientaram durante largos decénios, sempre no rumo do oeste, as derrotas dos grandes e pequenos veleiros que por aí seguiam costeando.

Condicionando o comércio marítimo, êsses poderosos agentes da dinamica terrestre condicionaram também, em grande parte, a evolução histórica e política de todo um amplo sector da terra brasileira.

Sob o seu poderoso domínio, as primeiras explorações do litoral nordestino e bem assim as viagens mercantis levadas a efeito no decorrer do décimo sexto século e nos albores do seguinte, por pilotos europeus de todas as nacionalidades, far-se-iam, por isso, invariávelmente do nascente para o poente.

II) RECONHECIMENTO E PRIMEIRAS EXPLORAÇÕES DA COSTA LESTE-OESTE

A actuação dos ventos e das correntes marinhas reinantes ao longo das raias oceanicas do nordeste transparece, conforme se disse, de modo inequívoco, no sentido da derrota seguida por todos os navegantes que frequentaram essas paragens no alvorecer do século dos descobrimentos.

As naus de Vicente Yanez Pinzon e Diogo de Leppe, os pilotos espanhóis que, segundo toda evidência, estiveram no Brasil antes de Cabral, foram presas fáceis de seus caprichos quando por ali transitaram.

Alvoroçado, á maneira de tantos outros navegadores de seu tempo, pela notícia alviçareira e excitante de que, nas terras firmes das Índias Ocidentais, nas famosas costas do golfo de Pária, haviam sido encontrados ouro, pérolas e gemas preciosas, apressara-se Pinzon em solicitar per-

missão para fazer descobrimentos e resgatar naquelas regiões longínquas e mal entreabertas ainda aos cúpidos europeus.

Sendo fácilmente atendido, partiu Vicentianes ou Vicentiãns, como por abreviação, é também chamado nos documentos da época, para o Novo Continente em princípio de Dezembro de 1499. A efervescente animosidade do poderoso cardeal Fonseca contra Colombo seguia seu curso e tais licenças, em parte criminosamente derrogadoras dos direitos daquele almirante, começavam a ser concedidas em profusão.

Gerava-se, por essa forma, diz Pompeu, uma série de ousadas empresas marítimas mais ou menos bem equipadas, que se propunham dilatar os descobrimentos espanhóis pelas costas continentais do Novo Mundo ou melhor das Índias Ocidentais.

Assim, ele zarpou de Palos com uma flotilha de quatro caravelas, armadas a expensas suas, em busca de cenários ainda virgens para descobrir e explorar.

Já afeito a empresas marítimas de grande vulto e ousadia, pois, que fôra êle, no comando da Nina, uma das figuras máximas do achamento da América, dirigiu Pinzon sua pequena frota primeiramente para as Canárias e Cabo Verde, donde amarrando, orientou-a no rumo sul-1|4 sudoeste, um tanto mais para o meio-dia do que o haviam feito antes dele Hojeda e o próprio Colombo.

O novo roteiro, traçado por Pinzon através do Atlantico Sul, obedecia, sem dúvida, a imperiosa condição que lhe fora imposta pelo governo no próprio termo de sua licença para marear e que era não levar por diante incursões náuticas em lugares já anteriormente conhecidos ou visitados por pilotos espanhóis.

Impondo essas obrigações aos marujos que então deixavam a Espanha tinham em mira naturalmente as autoridades metropolitanas demonstrar que tais concessões para viagens á América não anulavam, nem sequer mesmo feriam, os direitos do Grande Almirante, direitos decorrentes do contrato firmado, anos antes, entre ele e os reis católicos para o descobrimento do caminho do Levante.

Tendo navegado cerca de quinhentas e quarenta léguas, atingiu a flotilha de Pinzón, a 2 de Janeiro de 1500, terras do Continente Sul-Americano na altura de um cabo que foi denominado "Santa Maria de La Consolacion", possívelmente o cabo de S.ª Agostinho (Capistrano e João Ribeiro) ou, segundo outras hipóteses, a ponta de Mucuripe (Varnhagem) ou do Calcanhar (Rio Branco) ou ainda a saliência de Jabarana, no litoral cearense (Pompeu), mas que é, sem nenhuma dúvida, terra brasileira (1).

---

(1) As viagens ao Brasil desses dois precursores de Cabral têm sido, como é do conhecimento de todos, postas em dúvida por muitos escritores nacionais,

Após ligeira parada alí, Pinzon correu o litoral que seguia ao noroeste, deixando nele sinais de posse, atentando contra a vida e liberdade dos naturais que, alertados pelo instinto, nem sempre o recebiam com

---

nomeadamente Zeferino Candido e Basílio Magalhães, e formalmente contestadas pelo erudito historiador português Professor Duarte Leite, em publicações dadas a lume de 1922 a 1931, e por seus discípulos assim lusitanos como brasileiros.

Não julgamos necessário aqui discutir a hipótese Álvares Cabral de vez que a prioridade histórica ou cronológica dos espanhóis no achamento das costas nordestinas é facto aceito e homologado como verdade irrefragável pelos mais ilustres homens de letras do Brasil, entre os quais se enfileiram Varnhagem, Capistrano, Rio Branco e João Ribeiro e isso deve bastar.

Dir-se-á, talvez, que não se trata de uma questão que possa ser encarada e resolvida de modo assim tão primário e levando-se em conta, ao pretender solucioná-la, apenas o sentimento de patriótico respeito que nos deve merecer o que escreveram ou afirmaram os nossos historiadores de maior renome, mormente quando a cerrada e veemente argumentação do Professor Duarte Leite "em prol da primazia de Cabral e contra a de todos os outros navegadores até agora apresentados como percursores" permaneceu, conforme lembra Mozart Monteiro, sem opositores sérios.

Observaremos, todavia, que Pompeu em 1946 reviu o assunto em trabalho de cuidada erudição — inserto em sua excelente obra sobre a "Proto-história Cearense", — trabalho que é, sem favor, o mais completo e que mais fundamente entra no problema da prioridade, aparecido, entre nós, depois da publicação das substanciosas monografias que integram essa obra monumental que é a "História da Colonização Portuguesa", reviu, dissemos, e acabou por demonstrar, de novo, exaustivamente, a precedência dos espanhóis sobre os portugueses no desvendar o Brasil ao Mundo Ocidental.

Sabemos que, últimamente, o Desembargador Vieira Ferreira, discrepando da maioria dos seus antigos colegas de Instituto, em conferência, ali pronunciada, sob o título de "Descobrimento do Brasil", sustentou a tese verdadeiramente revolucionária de que, muito antes de Colombo ter descoberto a América, as costas brasileiras eram, em sua quase totalidade, familiares aos navegadores lusitanos do tempo de D. João II. E tão familiares seriam a ponto de conhecerem esses marujos perfeita e pormenorizadamente a área de distribuição geográfica do pau-brasil, produto cujo desejo de posse teria sido, no entender do conferencista, o "pivot" de todo esforço feito por D. Manuel na luta diplomática que sustentou com a Espanha e que terminou com a vitória portuguesa e a assinatura do Tratado das Tordesilhas.

Radical e temerária, a nova tese, defendida pelo douto letrado, não nos parece, de nenhum modo, segura nem capaz de abalar as convicções de quem as firmou no estudo do que escreveram os historiadores cujos nomes acima citamos.

agrado, e dando nomes aos acidentes geográficos mais destacados do trecho que ía percorrendo.

Esteve na embocadura do Mearim, onde teria observado a pororoca; descobriu as ilhas de Marinatabalo (Marajó) e navegou um rio a que crismou Santa Maria de la Mar Dulce, sugestionado sem dúvida, pelo desmedido volume e sabor de suas águas. Esse rio era o majestoso Amazonas, segundo se pode depreender das indicações fornecidas pelo próprio itinerante a Pedro Mártir D'Anghiera, antes de 1510, e depois dessa data, também ao processo que Diogo Colombo intentou contra a coroa espanhola.

Passando além, montou o cabo de S. Vicente (cabo Orange) donde tornaria a Castela, após incerto peregrinar pelo golfo de Pária e ter deixado para trás as ilhas de Haiti e Isabela.

Depois de cêrca de 10 meses de ausência, aportou a Palos em Setembro de 1500, com duas caravelas pejadas de índios, quadrúpedes e pássaros, magros e pouco compensadores resultados das criminosas razias que levara a cabo em costas sul-americanas. Os dois outros barcos haviam desaparecido numa tempestade, dessas que tão comumente varrem os mares antilhanos. Apesar de pertencer a uma rica e tradicional família andaluza e possuir, ele próprio, largos recursos financeiros, não desdenhara Pinzon, como activo homem de negócios, de realizar actos de pirataria contra os habitantes nativos desta banda do Atlantico.

Uma vez na pátria, nem sempre se limitaram, o nosso herói e seus acompanhantes, a fazer um relato fiel das aventuras vividas no Novo Mundo. Visando, sem dúvida, a interêsses materiais imediatos, tratavam também de semear patranhas no género das que tão comumente usavam servir-se naquela época os navegantes para dar maior colorido e chamar atenção para suas viagens transatlanticas; patranhas que, para mal da História, cronistas pouco escrupulosos solícitamente se encarregavam de registar e depois difundir entre leitores crédulos e sedentos do maravilhoso.

A tais autores devem os nossos selvícolas as primeiras notícias, nem sempre lisongeiras e verazes, que aparecem a seu respeito na rica literatura peninsular e que tanto lhes seria prejudicial. Tão deformadas surgem nela, por motivo desse entrelaçamento de fábula e realidade, as descrições e torcidos os incidentes, que se torna hoje extremamente difícil, sinão impossível, enquadrar tais cenas no panorama real da nossa costa nordestina.

A discordancia desses dados veio, por sua vez, a ser uma das causas determinantes dos acirrados e intermináveis debates travados em derredor da questão da prioridade do descobrimento do Brasil, questão que ainda hoje rola sem alcançar solução que satisfaça.

Como recompensa dos serviços prestados á Pátria, abrindo-lhe horizontes geográficos jamais suspeitados, foi Vicente Yanez Pinzon feito

governador das novas áreas descobertas, título que nenhum proveito lhe traria pois nunca chegaria a empossar-se dessas terras, "nem em tempo algum fez sobre elas valer seus direitos".

E' que a zona visitada pelo navegador espanhol estava, em grande parte, dentro da área do domínio colonial português legalmente demarcado ao poente pela célebre linha de Tordesilhas e, uma vez verificado o facto, a mercê não podia vigorar.

Propelido por idênticos estímulos, ansioso também de participar dos descobrimentos que então se amiudavam ao longo de todo o flanco leste do continente colombiano, outro espanhol, Diogo de Leppe, se fazia ao mar entre Fevereiro e Março de 1500.

Abriu panos e partiu da mesma cidade de onde saíra o descobridor do litoral nordestino e, semanas após, lhe navegaria mais ou menos na esteira, seguindo rota transatlantica quase idêntica. Seus navios, como os de Pinzon, tomaram contacto com as terras brasileiras aquém da linha equinocial e um tanto ao nascente do cabo de Santa Maria de La Consolacion.

Verificando, em rápida incursão para o oriente, sem dúvida até a ponta do Calcanhar, que a costa corria daí por diante ao meio-dia, desandou reconhecendo o litoral. Impelido pelos elementos, como sucedera a seu compatriota, Leppe passou á vista de um cabo, que chamou Rostro Hermoso (ponta Jeriquaquara), visitando depois a foz do Amazonas, cujas águas, ao arrepio de sua corrente, singraria durante horas.

Chegando ao golfo de Pária, velejou directamente para a Espanha que alcançou muitos meses antes da chegada de Pinzon.

Os resultados económicos dessa curiosa expedição foram, conforme observa Pompeu, práticamente nulos; do ponto de vista, porém, da geografia, teve particular significado. Graças a ela, pôde Leppe desenhar um esboço da linha de nossas costas, esboço possivelmente destinado a servir a Juan de La Cosa, o companheiro de Afonso de Hojeda, na confecção de seu célebre mapa, o primeiro documento cartográfico em que vem debuxado o litoral norte e nordeste do Brasil.

Em 1832, Humboldt e Walckenaer acharam o aludido mapa em Paris com a legenda: "Juan de La Cosa la hizo em el Puerto de Santa Maria de baía de Cadiz". O equador atravessa a foz do Amazonas. Daí para o norte aparecem muitos nomes que, em grande parte, resistiram até hoje a todas as tentativas de explicação. Logo ao sul do Amazonas, ele mostra um grande rombo, seguindo-se depois de uma nova série de nomes até o cabo de S. Roque, um dos pontos destacados da costa, porque daqui muda de direcção. O desenho continua até outro ponto destacado, em que a costa toma rumo sul-sudeste (Halfkemeyer).

Novamente encontrado o Brasil pelos navegadores do ciclo do Atlantico Sul, sentiram, desde logo, os poderosos efeitos das correntes aéreas e marinhas, as frágeis embarcações veleiras em cujo bojo marujos por-

tugueses perlongavam a costa do nordeste fazendo reconhecimentos clandestinos ou mercadejando secretamente com os naturais.

Impulsionados pelos ventos e pelas águas, os barcos derivavam invariávelmente para leste (2), e muitos deles iam desbaratar-se de encontro aos escolhos litoraneos (3), enquanto outros, talvez menos felizes, eram arrastados para as Antilhas, caindo em mãos dos castelhanos.

E' certo que o tratado de Tordesilhas não impedia os navios de uma das partes contratantes navegarem nos mares adjudicados á outra, desde que não fossem realizadas com fito "de descobrir e achar terra, nem ilhas algumas, nem contratar, nem resgatar, nem conquistar", mas convinha evidentemente a ambas manter afastado de suas possessões todo e qualquer estrangeiro.

E, assim, quem se aventurasse em águas espanholas, corria o risco de perder a vida suspenso pelo pescoço a qualquer patíbulo, sob o pretexto, muitas vezes falso, de infringir os dispositivos do tratado divisor do mundo, entre as duas cortes ibéricas.

Durante os últimos anos do reinado de D. Manuel, quando o Brasil, esquecido e desprezado do monarca venturoso, perdia insensívelmente o nome oficial de terra de Santa Cruz e suas praias eram o constante teatro da pirataria universal, não faltaram ao nordeste visitas de barcos portugueses, embora em menor número do que as recebidas pela costa oriental.

Para esta, mandavam declaradamente os contratadores e arrendatários de pau-brasil seus navios de comércio, iam, em missão oficial, as esquadras de reconhecimento e, vez por outra, lá apareciam para refrescar as naus de alto bordo da carreira das Índias; enquanto para o norte e meio norte seguiam apenas marujos desabusados ou incautos e isso mesmo em caráter sigiloso, dada a incerteza da altura em que deveria passar o meridiano de Tordesilhas.

---

(2) Nenhum verdadeiramente se conhece que haja seguido ao longo da costa leste-oeste rumo oposto á marcha aparente do sol na abóbada celeste. Pretende Gabriel Soares que os filhos de João de Barros, Jerónimo e João, em sua segunda viagem ao Brasil, teriam, após o fracasso de que foram vítimas, passado do Maranhão ao Ceará onde muitos dos seus marinheiros pereceram vítimas dos indígenas locais. Esta viagem é, todavia, mais do que duvidosa.

(3) A respeito dessas tragédias, que se sucediam, então, com uma regularidade raiante pela monotonia, fez dizer ao historiador Barbosa Lima Sobrinho, com muita propriedade, que "a história dessas paragens afigura-se antes uma crônica de naufrágio". Esqueceu, todavia, o ilustre escritor acrescentar que ela deve ser também considerada uma longa e entediante lista de arribadas involuntárias as Indias de Castela, em particular a S. Domingos, onde os barcos portugueses, escapos do quase inevitável naufrágio em costas nordestinas, iam tangidos dos ventos e das águas.

Nesse "período mítico" de nossa história, como lhe chamou com tanta propriedade o Professor João Ribeiro, período em que enxameiam os pontos duvidosos e problemas ainda insolvidos, particularmente no que tange aos fatos por ventura, ocorridos ao poente do cabo de S. Roque, ocorreram, em mares do Nordeste, as estranhas aventuras náuticas de Estêvão Fróis e as viagens conjecturais dos emissários de Cristóvão de Haro.

Nele ocorreu também a pouco conhecida expedição marítima de Gonçalo Coelho, piloto que foi, possivelmente, o primeiro português a fazer cortar com quilhas de seu barco as águas territoriais de nosso setentrião.

A conjectura mais aceitável, formulada em torno do caso (4), é que Gonçalo Coelho, tendo acompanhado Gaspar Lemos em sua viagem pelo Atlantico Sul, como ele avistou a fimbria litoranea do Brasil no dia 7 de Agosto de 1501, em Angra de S. Roque, muitas milhas ao Norte do Cabo do mesmo nome, ou, como querem outros, no arraial do Marco, sito em chãos do actual Estado do Rio Grande do Norte.

Após aí refrescar, hasteou velas e seguiu em direcção do poente. Talvez já levasse em mente o propósito de buscar um caminho para a "ilha" da Malaca, missão de que seria oficialmente investido cerca de dois anos depois, talvez forcejasse apenas por verificar a verdadeira configuração da terra brasileira, cujos limites, ao norte, não tinham sido atingidos, nem mesmo vislumbrados, pelo comandante da nau dos mantimentos, e eram, por isso mesmo, ainda desconhecidos em Portugal.

A primeira hipótese é tanto mais plausível quanto se sabe que, desde que os portugueses alcançaram "a terra firme", — assim chamavam os seus navegadores aos continentes, — logo se sentiam tomados da preocupação de inteirar-se da existência ou não de uma passagem para a Índia. (6).

Seja como for, ele teria velejado pela costa nortista ao mesmo tempo

---

(4), Formulado, aliás, por Pompeu, autor que muito nos serviu na elaboração dessa parte do presente capítulo. Divergimos, porém, quanto a Gaspar Lemos em vez de André Gonçalves, apontado por ele. E' certo que Gaspar Correia nas "Lendas da India", aludindo ao piloto que foi, por D. Manuel, investido na direcção da primeira armada exploradora, divergindo dos demais cronistas de sua época, diz textualmente: "logo armou (el rei) navios em que tornou a mandar André Gonçalves a descobrir esta terra." Afirmativa tão formal não pôde prevalecer de vez que estudos posteriores de crítica histórica, liquidando a dúvida, pronunciaram-se a favor de Gaspar de Lemos, apontado por Castanheda e pelos cronistas oficiais do reino, nomeadamente João de Barros e Damião de Góis, como sendo o navegador designado para iniciar as viagens ao Brasil.

(6) Manuel Múrias — in História portuguesa. Lisboa 1940.

que seu companheiro de travessia costeava o litoral norte?sul da colonia em busca de regiões mais temperadas, impondo nomes aos lugares e indo até Cananor que foi, conforme é sabido, o ponto mais austral avistado pelos homens de Gaspar de Lemos.

Mesmo sem podermos rastear o itinerário seguido por Gonçalo Coelho, é-nos lícito presumir que, desesperançado de chegar por aquela via á remota "ilha" de Malaca, "empório e feira universal do Oriente", como lhe chamou João de Barros, ou apenas cumprida a sua missão exploradora, ele mudasse de quadrante, voltando depois de muito viajar são e salvo a Portugal, onde estava em meados de 1502.

O feito verdadeiramente sensacional desse navegador português, excursionando incólume por uma região de águas tão perigosas quanto desconhecidas, não tem sido admitido pela unanimidade dos nossos historiadores que versam os fatos coloniais e alguns o poem mesmo á margem de qualquer discussão esclarecedora: Não obstante isso, ele parece-nos perfeitamente plausível.

Segundo lembra Pompeu com bons motivos, tal périplo se torna mesmo incontestável "do exame do planisfério de Cantino, confeccionado em Lisboa por artista português de mérito, no ano de 1502". Efectivamente, diz ainda o autor citado, "O traçado bastante correcto da costa Nordestina não podendo derivar do mapa de Juan de La Cosa, sugere, nestas condições, que houve, sem dúvida, quem proporcionasse ao cartógrafo dados e indicações tão certas para o desenho respectivo; ora, isso importa na conclusão de "que antes de outubro de 1502, chegara á capital lusitana alguma embarcação que tivesse percorrido aquelas costas. O mapa que analisamos, ultimado naquele mês, pressupõe, pois, a expedição de 1501".

Receber como bons e convincentes tais argumentos e ter por demonstrado que um veleiro português andou pelo norte do Brasil, no alvorecer do século XVI, não implica, é certo, necessáriamente em admitir também haja sido Gonçalo Coelho o homem que o dirigiu e comandou. Há, todavia, um dado não mencionado por Pompeu que de certo modo nos induz aceitar a plausibilidade de segunda tese, ou seja, a presença de Coelho no litoral do nordeste, pelas alturas de 1501.

Aludimos á lição resultante do confronto das afirmativas contraditórias de certos cronistas do século XVI a respeito de quem, levando a Portugal a nova do descobrimento, tenha sido o primeiro capitão mandado ao Brasil; ou mais particularmente, á divergência que existe entre alguns desses cronistas e o nosso Gabriel Soares, o consagrado autor do "Tratado Discritivo do Brasil". Sabe-se que Castanheda, sem dúvida dos mais credenciados daquela época, discorrendo sobre os inícios da expansão lusa na América, aponta Gaspar de Lemos como sendo o navegador designado para iniciar as viagens oficiais do Brasil, no que, aliás, é seguido por João de Barros e Damião de Góis.

Este último, tratando do facto, esclarece: Despachou pera ho Regno Gaspar de Lemos no seu navio, com novas deste descobrimento, no qual mandou um homem dos da terra a el Rei, no que feito, deixando ali dois degredados.

Dissentindo dessa opinião, hoje absolutamente vitoriosa, e apoiada talvez na tradição oral, talvez á vista de algum documento dos albores do século e agora desconhecido, Gabriel Soares nos informa, no primeiro capítulo de sua obra, ter sido Gonçalo Coelho (7) e não qualquer dos outros, o primeiro comandante que, depois de Cabral, esteve no Brasil com três caravelas para "buscar-lhes os portos e rios".

"A estas partes foi depois mandado por S. A. Gonçalo Coelho com três caravelas de armada para que descobrisse esta costa, com as quais andou por elas muitos meses".

A divergência focalizada sugere, deante do facto de serem os dois escritores geralmente considerados honestos e verazes em suas assertivas, bem fundadas suspeitas de que não apenas, um, mas ambos os capitães deixaram Portugal, em 1501, e ainda que, sendo Gonçalo Coelho já então um navegador de certo renome, levasse missão independnte da atribuída a seu colega Gaspar de Lemos, missão que bem poderia ser, conforme se disse, o descobrimento de uma passagem para o Oriente ao longo da costa norte da terra de Santa Cruz.

Mesmo que todos esses argumentos e conclusões sejam reputados demasiado débeis, na parte relativa a Gonçalo Coelho, podemos ainda assim aceitar, com relativa segurança, que algum marujo lusitano, possivelmente o comandante da 2a. armada de reconhecimento, transitou pelas águas do nosso setentrião antes de findar-se o ano de 1502 e, é muito provável, que o tenha feito do nascente para o poente.

Sorte menos feliz do que a de Gonçalo Coelho que conseguiu voltar á pátria embora por caminhos ignorados, tiveram, indubitávelmente, os emissários de Cristóvão de Haro, holandês que, no raiar do século XVI, vivia em Portugal a serviço de D. Manuel.

A julgar por informações disponíveis, informações, aliás, perfeitamente catalogadas por Pompeu em trabalho de muito fôlego sobre a proto-história cearense, Haro mandou duas expedições mercantis para traficar na costa leste-oeste da colonia lusitana.

A primeira, formada de um só navio, e equipada com a ajuda de capitais flamengos e lusitanos, fez-se de vela para o Brasil em 1513. Depois de costear, sem incidentes de monta, nossas praias septentrionais, foi colhido por ventos e correntes desfavoráveis desgarrando para o mar alto.

---

(7) No sentido de ser Gonçalo Coelho o capitão da armada de 1501 opina também o Visconde de Santarém.

Forcejando em retomar o caminho do regresso, mas sem meios para resistir aos elementos desencadeados, a barca sofreu grande desvio de rota atingindo Porto Rico, nas Antilhas, em péssimas condições de navegabilidade. Encontrava-se toda "comida do busano, fazendo água e com o leme muito avariado", conforme explicaria mais tarde, em documento que chegou até nós, um dos componentes da tripulação a seu bordo.

As autoridades espanholas, vendo, como disse, em cada forasteiro um inimigo e sempre zelosas na defesa de suas colónias contra possíveis tentativas expansionistas de agentes de Portugal, detiveram a guarnição recolhendo-a prisioneira a S. Domingos.

A perda de um navio de comércio era, naquela quadra gloriosa dos descobrimentos, desastre comuníssimo e não deve ter causado nem surpresa, nem desalento no meio dos armadores do reino. Tanto que Haro, com a inquebrantável tenacidade dos homens de seu tempo, no mesmo ano ou no seguinte, de novo se associa a negociantes portugueses para mandar uma flotinha carregada de mercadorias ás plagas do continente Sul Americano.

Composta de duas velas, a pequena frota cindiu-se, já no hemisfério austral, abicando um de seus componentes para o nordeste, donde, arrastada "pela contrariedade contínua das águas e dos ventos", se viu levado para Darien, ou seja para o actual Panamá.

Presa a tripulação pelos castelhanos e trasladada para S. Domingos, ali teria encontrado os marujos de outros barcos portugueses vítimas também dos caprichos dos mares e ventos nordestinos.

Entre os navegantes detidos pelo arbítrio das autoridades da ilha de S. Domingos, estava um certo Estêvão Fróis, reinol de filiação desconhecida e cujo espólio literário daria tema para tantas controvérsias aos mais reputados americanistas dos nossos dias.

Esse obscuro aventureiro quinhentista é o autor de duas cartas endereçadas a D. Manuel, uma das quais veio até nós, tornando-se papel de alto valor para a crónica dos primeiros dias do meio-norte e mesmo de todo o septentrião brasileiro.

O erudito António Baião, que trasladou o citado documento do português antigo para o moderno, considera-o "um dos originais quinhentistas mais interessantes da colecção da Torre do Tombo, intitulado corpo cronológico".

E não é para menos.

Escrita em Haiti, no dia 30 de Julho de 1514, nela menciona o missivista, de maneira sucinta, mas bastante clara, sua recente estada no Brasil septentrional, para onde o arrastaram motivos não esclarecidos, e onde o quizeram matar indígenas reacionários; alude á arribada que houve de fazer, em terras do rei de Espanha, certa embarcação veleira a cujo bordo ele próprio viajava de regresso á pátria, embarcação que, transitando

casualmente pela nossa costa, aí o encontrara desamparado e o acolhera, salvando-lhe a vida.

Refere-se ainda, o nosso homem, ao arbítrio das autoridades ilhoas que injustamente haveriam detido e procesado, a ele e a seus companheiros de desdita, e termina implorando ao soberano que não o desampare.

Não são, todavia, apenas essas naturais lamúrias de desterrado que fazem da carta de Fróis um documento de revelancia para a proto-história brasileira que ela tanto alargou.

Seu maior valor dimana, antes, do facto de consignar umas tantas informações concernentes a navegadores portuguêses que teriam visitado chãos nortistas nos primórdios de nossa existência histórica e cujos nomes, sem tal registo, jazeriam hoje em completo esquecimento.

A ela se devem, com efeito, as únicas indicações concretas, conhecidas e publicadas, a respeito de incerta expedição transatlantica levada a cabo por um tal João Coelho, expedição que o missivista dá vagamente como tendo ocorrido muitos anos antes da dramática e involuntária visita que ele próprio realizou ás Antilhas e que constitui, como se viu, o motivo principal da sua carta.

Cabe notar que o tom eminentemente impreciso da referência, feita por Fróis a respeito de seu patrício João Coelho, não torna de todo impossível a fixação bastante satisfatória, no tempo, da viagem deste ao Brasil.

Se levarmos em conta, mais uma vez, os dados complementares que nos proporcionam o exame de certos mapas quinhentistas realmente podemos, através deles, reportá-la, com certa segurança, aos inícios do 1°. século.

A perfeição do planisfério de Cantino, executado em Lisboa vinte meses depois do mapa de La Cosa, a rica nomenclatura das costas nortistas "que patenteia, segundo observa Pompeu, uma soma de detalhados conhecimentos, talvez demasiado grande para um só informante", (8) leva-nos a admitir, com esse autor, que o cartógrafo tenha também colhido informes para o perfazimento do seu trabalho através do próprio João Coelho ou dos marinheiros que o seguiram em águas do nordeste e que tal jornada se realizou muito provavelmente pela alturas de 1502.

Cantino teria, segundo parece razoável supor-se, coleccionado dados de Gaspar de Lemos (duas tentativas) e de "Vespúcio relativos ás costas ao sul da Angra de S. Roque, e de João e Gonçalo Coelho relativos ás costas ao norte daquela angra", daí a exatidão e esmero de sua obra.

As linhas augustiosas de Fróis salvaram ainda do esquecimento a triste história de Diogo Ribeiro que nela nos é apresentado como um enviado do monarca português "para olhar bem para as coisas do lugar",

(8) Gonçalo Coelho, como se viu anteriormente.

no caso, o trecho atlantico do septentrião brasileiro, e que teria perecido vítima dos selvícolas locais, tomando ele, Fróis, de motu-próprio, a si a incumbência de substituí-lo a frente da empresa que ao outro fora cometida e em cujo desempenho se viu, também, na eminência de ser trucidado pelos índios.

Em sua correspondencia, Fróis, conforme se relatou atrás, igualmente regista a estada nas praias nordestinas de um Pero Galego, personagem misteriosa que ali vivia aposentado entre nativos a quem costumava orientar e dirigir em suas arremetidas guerreiras, mesmo contra portugueses.

Na sucinta epístola figuram, outrossim, os nomes de Pero e Francisco Corso, pilotos de ignota nau de reconhecimento, nau que, na opinião um tanto audaciosa de Pompeu, aliás autoridade no assunto, outra não seria senão um dos veleiros de Haro.

Quem eram realmente esses dois homens, que interesses os moveram a abrir velas e passar ao norte do Brasil, que ponto do litoral aportaram primeiramente e até onde alongaram a sua marcha, são coisas que ainda hoje se ignoram.

Igualmente é desconhecido o destino final de Pero Galego, esse émulo nortista de João Ramalho e de Diogo Alvares, e, também, se Estêvão Fróis logrou volver á Europa, recuperando a liberdade por que tanto suspirava.

Diz-nos a carta de Fróis que, prisioneiros das autoridades de Hispaniola e metidos no tormento de águas e cordéis, os irmãos Corsos inculcaram-se como pilotos de uma caravela que tinha vindo á América fazer descobrimentos em terras do rei de Portugal e logo acrescentaram pressurosos que, em sua derrota ao longo da costa brasileira, não haviam cruzado a linha equinocial de Sul para Norte, nem dela se tinham aproximado menos de 150 léguas.

Falariam os dois pilotos de facto a verdade ou fizeram afirmativas tão categóricas visando apenas escapar aos duros tormentos que padeciam?

A missiva em apreço é muito pouco explicita nesse particular e os parcicíssimos dados complementares de que dispomos não nos permitem a esperança de poder encontrar a chave de tantos enígmas.

E' de notar-se, todavia, que as reclamações levadas pelo embaixador de Castela á corte de D. Manuel e relacionadas com certas viagens de barcos portugueses que, nos anos de 1513 e 1514, se teriam aventurado pelas costas das Guianas, chegando mesmo a ultrapassá-las, (9) se não desmentem peremptoriamente as afirmativas de prisioneiros, mostram, pelo menos, que, nem todos os nautas daquela nacionalidade se sentiam, então, tomados de idênticos escrúpulos.

---

(9) Esses fatos são citados pelo Visconde de Santarém e Herrera e a êle se reporta também Rio Branco em seu trabalho sôbre a questão das nossas fronteiras com a Guiana Francêsa.

Há, porém, um indício capaz de invalidar, de certa maneira, as declarações dos dois ousados marujos e de fazermos suspeitar o caminho por eles seguido em águas brasileiras.

Aludimos á existência da palavra Corso em cartas do século XVI, em particular nos mapas de Diogo Gutierrez (1500-1562), assinalando um acidente topográfico encontrado no trecho mais septentrional da orla marinha brasileira e outro no Rio Grande do Norte (Reinel, 1516 e Maiollo, 1519), facto esse que torna possivel supor uma natural conexão entre o topónimo das proeminências referidas e o nome daqueles navegadores. O reconhecimento de semelhante dependência impõe, desde logo, a conclusão de que os apelativos foram ali apostos em homenagem áqueles pilotos pelo facto de por lá terem transitado, ou para marcar as extremas do longo percurso que eles empreenderam costeando o litoral do norte, naturalmente de leste para oeste.

Quando pelas alturas de 1640 aquele topónimo desapareceu da região do Amapá, onde permanecera durante cerca de um século, ele continuaria a figurar, até 1834 (Brué), na ourila do nordeste, como uma homenagem ao memorandum feito dos dois intrépidos pioneiros.

A carta de Fróis, importante para as letras porque amplia os horizontes da proto-história brasileira, é também sobremaneira interessante para nós porque através dela podemos reconstruir factos que arrimam mais anos a tese que aqui defendemos. Denunciando diversos sucessos do mar, mostra-nos a dificuldade da mareagem em águas da costa leste-oeste e o destino mais comum das embarcações que por lá singravam e que era o soçobro ou a arribada forçada em portos das Antilhas espanholas.

Da insólita presença de desterrados lusitanos, como Pero Galego, Diogo Ribeiro e o próprio Fróis, em terras nordestinas, que ela igualmente regista, leva-nos por outro lado, a admitir que, de certo modo, aquelas paragens eram familiares aos pilotos reinóis do começo da primeira centúria.

Tudo parece indicar, com efeito, que, não obstante terem os portuguêses razões mais directas para explorar a costa oriental do Brasil, alguns deles de quando em quando, peregrinavam pelo norte voluntariamente ou forçados pela "contrariedade contínua das águas e dos ventos".

Essa hipótese é, aliás, reforçada pelos indicios que se podem colher da observação atenta das cartas geográficas do primeiro quartel do século XVI, na parte relativa á América Meridional.

"Os dois mapas de Reinel, que são de 1516, o de Maiollo, de 1519, o de Turim, de 1523, e especialmente o de Diogo Ribeiro, de 1529, constituem o sabedor de maiores provas positivas de que algumas expedições lusas visitaram o litoral nordestino e do nordeste do Brasil".

"A relativa perfeição do contorno das costas nesses mapas, a nomenclatura portuguesa por vezes admiravelmente rica, como no mapa de Turim,

as legendas informativas, como no de Ribeiro, e certos detalhes extremamente expressivos, como a representação dos baixios marinhos como no mapa do Colégio da propaganda Fide, só se podem explicar mercê de viagens, no caso portuguesas, ao longo de tais praias" (Pompeu).

O ciclo cronológico aberto pela suposta expedição clandestina de Gonçalo Coelho do Nordeste não se encerra, doze anos depois, com a duvidosa viagem da segunda caravela do comerciante holandês Cristóvão de Haro. A ele pertencem igualmente os misteriosos périplos de Diogo Leite, de João de Braga e de João de Lisboa, este último identificado, por vezes, como sendo o mesmo João Coelho de que se ocupa a carta de Fróis.

Tal suposição assenta, em grande parte, na afirmativa formal do missivista luso de ser João Coelho "o da porta da Cruz, visinho da cidade de Lisboa".

E' de observar-se que nem todas as expedições citadas podem ser aceitas sem reservas.

As duas primeiras são duvidosas e antevistas, apenas, pelo rastro que o nome de seus presumíveis pilotos deixaram na cartografia da época dos descobrimentos.

Assim é que tanto a derrota de João de Braga como a de João de Lisboa ao longo de nosso praial oceanico permanece por inteiro ignorado. Nem mesmo sabemos se, realmente, elas estiveram em águas brasileiras.

O nome daquele nauta peninsular aparece, ao que nos informa Pompeu, no mapa de Diogo Ribeiro, datado de 1529 e que se encontra no Colégio da Propaganda Fide, onde se vêem, ao longo da costa do Rio Grande, em frente aos arrecifes ao cabo de S. Roque assinalados "os baixios de Juã de Braga". Baseado na conjectura plausível de que, "quem chegava a tais paragens era forçado, pelos ventos e correntes, a ir para as costas nordestinas no cotovêlo continental e arrastado para o Norte", concluem Pompeu e outros, "que Braga velejou pelas nossas costas antes de 1529, e não muito longe desta data, porque do contrário, os mapas que precederam ao de Ribeiro teriam figurado os baixios".

Como se vê, tudo isso, não obstante perfeitamente justo e aceitável, está muito envolto em nébula.

Não possuimos elementos mais positivos quanto á viagem ao Nordeste de João de Lisboa, pessoa que, de acordo com a justa opinião de Pompeu, não deve ser confundido com o homónimo igualmente marinheiro lisboeta que se tornou famoso pelo seu tino em questões relativas ás coisas do mar e alcançou invejável posto de piloto-mor do reino. Não consta houvesse este realizado excursões pelo norte do Brasil.

Ficou-nos de João de Lisboa, como vago atestado de sua passagem pelo litoral, o seu nome perpetuado no topónimo de um curso dágua situado um pouco a oeste do golfão maranhense, e que figura nas cartas geográficas antigas durante mais de um século.

Pouco preciso em sua localização e servindo, por vezes, a designar a

simples inflexão da costa, o apelativo referido aparece nos mapas do Brasil desde Reinel (1516) até Jonghe (1640), para só desaparecer depois da famosa carta de João Teixeira (1642).

No roteiro de Gabriel Soares o acidente litoraneo, designado pelo nome de João de Lsboa, está localizado a 17 léguas da ponta suleste do rio do Maranhão.

Ao lado de todas essas visitas conjecturais, surge como sendo de indiscutível autenticidade, apenas, a estada no Nordeste das duas caravelas de Diogo Leite, o antigo comandante subalterno da armada guarda costa de Cristóvão Jaques. (1525).

Integrando a tripulação da esquadra exploradora de Martim Afonso de Sousa, de novo ele passou ao Brasil, em 1531, e teve a missão de seguir para o norte com a Rosa e a Princesa, a fim de correr o litoral até os limites marcados pela lindeira tordesilhana e dele tomar posse em nome de D.João III.

Foi, portanto, Diogo Leite, o primeiro navegante que oficialmente realizou o reconhecimento geográfico da costa nortista, por conta da coroa portuguesa.

De seu périplo, como dos demais, falecem maiores minúcias. Uma reintrancia do litoral maranhense, baptisada em mapas antigos com o nome de *abra* de *Diogo Leite*, sugere que ele tenha logrado alcançar aquele ponto do meio-norte.

As viagens referidas, conforme lembra o historiador João Ribeiro, são ainda "do domínio da erudição e das pesquisas até hoje inconcludentes".

De um modo geral, o acervo material de todas elas, mapas, roteiros, diários e relatórios desapareceram para sempre.

Sepultados nos arquivos da metrópole lusitana pela necessidade de os conservar secretos ou em virtude de sua natureza eminentemente informativa, consumiu-os o tempo ou foram destruídos criminosamente por mãos interessadas.

Nem por isso deixaram tais navegações de ser fecundas em resultados para a história dos descobrimentos oceanicos e para a evolução da própria cartografia.

Perdidos para nós os seus remanescentes materiais e esquecidos, assim, os roteiros que seus pilotos seguiam, delas ficavam, evidentemente, as indicações que iriam servir de base á fixação das linhas fronteiriças entre as donatarias demarcadas no território brasileiro sobre o Atlantico. Também, as indicações que preencheram os claros existentes nos mapas da América Meridional, editados a esse tempo, em sua mor parte parece serem derivadas deles.

Duas expedições espanholas que por aí passaram, permanecera apenas a noção vaga da linha da costa correndo de sueste para noroeste e curvando-se depois bruscamente rumo do norte.

As indicações colhidas por Diogo Leite em sua rápida incursão pelo norte também não bastariam certamente a suprir tais deficiências.

III.) DONATARIAS DO MEIO-NORTE

Três décadas após o descobrimento do Brasil, encontrou-se a metrópole portuguesa, como é sabido, ante a alternativa, cada vez mais angustiosa, de colonizar a terra ou perdê-la.

Dia a dia cresciam, com efeito, para a fértil região sul-americana as visitas cobiçosas dos competidores europeus, rivais menos felizes do que os povos ibéricos, no campo dos devassamentos marítimos.

Emulados no anseio de gordos lucros mercantis, marujos, saídos dos portos da Bretanha e da Normandia, amiudavam visitas ao Atlantico Sul, incrementando, destarte, a influência francesa entre ameríndios do nosso praial litoraneo.

Aleatórias se haviam mostrado, contra esses audazes pioneiros do tráfico comercial transatlantico, as medidas violentas exercitadas pelos tripulantes das armadas de guarda-costa. A crueza de Cristóvão Jaques, o governador das partes do Brasil, para os navegadores estrangeiros apanhados a barganhar nas costas da colónia, mais não fizera que ódios e desencadear o furor de represálias sangrentas.

Igualmente se tornavam inúteis as largas propinas ministradas a personagens proeminentes da corte de Francisco I, pelos embaixadores Garcez e João da Silva, num trabalho ingente para por cobro á expansão gaulesa em terras cabralinas.

Ludibriando sempre os compromissos assumidos, a nobreza, interessada não raro com haveres nas empresas dos corsários, incentivava ocultamente os actos de pirataria.

Aparentemente, Francisco I reconhecia os direitos que aos lusitanos assegurava a prioridade de certos descobrimentos geográficos e acatava as bulas pontifícias que haviam repartido o mundo entre Castela e Portugal; na realidade, porém, favorecia os atentados contra tais direitos, outorgando grande número de cartas de marca que abriam os mares para distantes singraduras aos flibusteiros de França.

Todas as antigas feitorias, mesmo as regularmente instituídas para aqui afirmarem os direitos de posse da coroa portuguesa e vigiarem o contrabando, haviam desaparecido aniquiladas pelo meio adverso quando não vegetavam mofinas e impotentes.

As providências que Martim Afonso de Sousa devia encarregar-se de levar por diante afim de garantir o domínio luso sobre a região recém-descoberta haviam sido reconhecidas também como insuficientes na própria corte de D. João III.

Não havia, porém, como remediar; Portugal não estava em condições de ampliá-las.

Nesse tempo, a fidalguia, formando a parte guerreira e mais aventurosa da população, afeminava-se no luxo do oriente ou sucumbia em África, nas inúteis pelejas contra os infiéis; os judeus industriosos, inteligentes e ricos, refugiavam-se no estrangeiro, ou pereciam nos cárceres e autos de-fé; ficava no reino plebe inumerável de frades, com o populacho, ocupado na montaria dos cristãos novos. Presidia a desordem a todos os serviços públicos; o tesouro real achava-se exausto, tomando-se dinheiro a juro tão alto que em quatro anos dobrava o capital; as frotas eram mal aparelhadas, muitos navios se perdiam pela imperícia das tripulações; enfim, ao descalabro da administração interna correspondia a grande imoralidade dos costumes, sendo os numerosos conventos, principalmente os de freira, teatros de infrene libertinagem. (10)

A exiguidade da população reinol e dos poucos recursos pecuniários da coroa não permitiam, portanto, ampliar tais disposições, criando, por conta do tesouro nacional, grandes centros de colonização em todo o litoral brasileiro.

Nessas condições foi feito muito sensatamente resolvido o enfeudamento da terra, conforme o alvitre expresso por Cristovão Jaques, em 1527, e até então tido como fantasista pelo mundo oficial lisboeta.

Para isso dividir-se-ia o território, situado aquém da vaga lindeira tordesilhana, em lotes, começando todos da praia para o sertão; lotes que seriam doados a vassalos beneméritos da coroa sob a expressa condição de os povoar e, ao mesmo passo, proteger contra as incursões de estranhos que os procurassem por via terrestre ou marítima.

Posta em prática a medida, medida para cuja adopção não concorrera menos o êxito observado na colonização das ilhas dos Açores e da Madeira, que, favorecidas pelo sistema, estavam em pleno florescimento económico, ficou o Nordeste, dividido em quatro secções de tamanhos desiguais, denominadas capitanias e enquadradas nas mesmas normas jurídicas das congéneres que se sucediam ao longo das costas levantinas do Brasil.

A primeira capitania, a mais oriental, englobando o actual Rio Grande do Norte e parte do Ceará, coube em comum, no ano de 1531, ao célebre cronista João de Barros, na época feitor da casa das Índias, como mercê de seus muitos méritos, e a Aires da Cunha, marinheiro de grande fama e valor. Tinha este prestado assinalados serviços como Capitão nas águas da Malaca e do Atlantico e recolhera-se, então, á vida privada, rico e cheio de trabalhos, — informa-nos Rocha Pombo.

Desdobrava-se sobre uma extensão litoranea cerca de 100 léguas de sesmaria, indo da baía da Traição, ou Acejutibiró, a Angra dos Negros, nos mapas de Reinel e no *Padron Real* de 1538. Esse acidente geográ-

(10) Apud. J. Lúcio de Azevedo "Estudos de História Paraense" Pará - 1893

fico aparece designado porto dos Marcéis por Gabriel Soares de Sousa no seu Roteiro da Costa do Brasil". E' a enseada do Iguape.

A segunda porção alonga-se da Angra dos Negros ao rio da Cruz, atual Camucim, (11) marcado com a altura de 2 graus e 30 no roteiro do já citado Gabriel Soares. Tinha apenas 40 léguas de costa e era a menor de todas as doações régias feitas ao Brasil.

Foi concedida a Antônio Cardoso de Barros, cavaleiro fidalgo da Casa Real, conforme consta da carta de 19 de Novembro de 1535 e foral de 20 do mesmo mês e ano, ambos datados de Évora.

---

(11) — O professor Max Fleuiss, seguindo a Lisboa, Abdias Neves e outros, escreveu, em seu último trabalho didático intitulado "Apostilhas de História do Brasil", que o rio da Cruz era o terço mais oriental do delta do Parnaíba. Não andava, todavia, bem informado sobre coisas atinentes à história da "Terra da Luz" o ex-secretário perpétuo do Instituto Histórico Brasileiro.

O rio da Cruz dos mapas do primeiro século já está hoje perfeitamente identificado, graças às indicações insertas no "Regimento dos Pilotos" de Maris Carneiro. Trata-se, sem nenhuma dúvida, do rio Camucim.

E tanto isso é verdade que, ao referir-se ao citado rio cearense, aquele atilado marinheiro acrescenta a preciosa observação seguinte: "Pela língua da terra se chama Camosim". E' certo que o cosmógrafo João Teixeira, divergindo dos demais cartógrafos, faz figurar, em seu mapa de 1642, um rio com o nome de Camossy e outro com o de Rio da Cruz. Isso, todavia, não dá razão ao escritor das "Apostilhas", porquanto entre o citado rio Camucim e o Parnaíba, que Teixeira igualmente assinala, figuram ainda os rios Paraçu e Parameri.

No entender de Cruz Filho, autor de resumo didático sobre história do Ceará, a angra dos Negros seria o rio Jaguaribe.

Apesar de partilhada, ou melhor, apadrinhada por Cândido Mendes, J. Tavares de Lira e vários outros cultores da história nacional de igual vulto, tal opinião não deve prevalecer. Quarenta léguas do Camucim para o nascente jamais alcançariam a foz do grande curso dágua nordestino. Computadas pelo litoral atingiram, quando muito, as vizinhanças da ponta do Mucuripe ou a enseada de Curumucuara, como quer Pompeu.

Temos fundadas razões para crer que a angra dos Negros era simplesmente a enseada do Iguape, reentrância situada a 12 quilômetros a sotavento da antiga ponta de S. Bartolomeu. A referida abra foi, outrora, magnífico ancoradouro, muito frequentado pelos entrelopos franceses que traficavam em mares do Nordeste; deve ter sido conhecida pelos expedicionários de 1530 cujas indicações serviram, segundo parece apurado, para orientar em grande parte a partilha das terras brasileiras que iam do cabo S. Agostinho para o poente.

Referindo-se à baia do Iguape, onde esteve Jerônimo de Albuquerque, quando de sua passagem para a conquista do Maranhão, assim se exprime o primeiro

Da referida dádiva não tiveram conhecimento nem Gandavo, nem Frei Vicente do Salvador, nem Pedro Aires do Casal, pois não lhes fazem referências em seus trabalhos relativos á história e á geografia de nossa terra.

Ficou também ignorada a existência da chamada capitania do Ceará de muitos historiadores nordestinos notadamente Pedro Théberge, Joaquim Catunda, João Brígido e mesmo do meticuloso Araripe.

Aliás, só modernamente se tornou conhecido o verdadeiro número das capitanias dadas por el-rei D. João III a súditos portugueses e isso a pesar de João de Barros tê-las já enumerado correctamente. (12)

O terceiro lote, numa extensão de 75 léguas, coube a Fernão Alvares de Andrade, tesoureiro mor do reino e homem de fortuna e prestígio na corte. Ia do rio da Cruz ao saliente que marca o extremo oriental do gólfão Maranhense, denominado ponta de Todos os Santos.

O quarto e último lote, tinha 50 léguas de costa e corria da citada ponta de Todos os Santos até a abra de Diogo Leite, situada próximo ao rio Gurupi ou, segundo Capistrano, junto ao Turiaçu.

---

colonizador do Ceará. "Daí a barlavento está outra enseada chamada Iguape que também era repouso de estrangeiros que de contínuo vão ali a consertar seus navios e tomar água e ali tem madeira para tudo que lhes é necessário."

Ademais, nos mapas antigos, nomeadamente o de Reinel, 1 e 2, Jan Doet (1585), Vaz Dourado (1580-1588), João Martinez (1582), Lázaro Luís, Diogo Homem ..... (1558-1568), vê-se o nome — angra dos Negros, assinalando uma inflexão do litoral nordestino, situado ao poente do monte Li, acidente geográfico que Varnhagem, em seus comentários do "Tratado Descritivo do Brasil", diz ser um morro plantado junto da actual cidade do Acaratí. Provàvelmente, o monte Araré.

Se isso não bastasse para liquidar de vez a questão de não identidade do Jaguaribe com a angra dos Negros, teríamos ainda as indicações que nos fornece o estudo do célebre roteiro de Gabriel Soares de Sousa.

No mapa das costas nordestinas por ele desenhado, vêem-se, com efeito, indo do rio da Cruz para o oriente, os dizeres seguintes: "Rio do Parcel, rio das ostras, enseada do Mocorine, porto dos Marceis, monte de Li, e finalmente, rio Jaguaribe" correspondente o último à "aguada" de Reinel ou a "El aguada" do Padron Real.

(12) Num documento do século XVI, ou seja a "Enformação do Brasil e suas Capitanias, 1584", publicada na "Revista do Instituto Histórico Brasileiro", lê-se: "Tem a provincia do Brasil 7 capitanias nomeadas Pernambuco, Baía, Ilhéus, Porto Seguro, Espírito Santo, Rio de Janeiro, S. Vicente e outra a que chamam Tamaracá; em S. Vicente está outra ilha chamada Guaiba ou de S. Amaro. Pernambuco é a primeira." Conforme lembra Capistrano de Abreu, no plano primitivo de partilha, as doações iam de Pernambuco para o Sul até o Prata.

Foi, bem como o quinhão mais oriental, cedido a João de Barros e a Aires da Cunha, seu sócio.

ANTÓNIO CARDOSO DE BARROS, que merecera o favor régio de uma donatária pela nobreza de sua linhagem e folha de serviços prestados á Nação em Portugal e na África, não deu um passo sequer em prol da colonização de suas terras de aquém-mar. Nem mesmo dela chegou a empossar-se. Ou porque fosse pobre ou porque então receasse empreender viagem até aquele recanto do continente americano, deixou-se ficar no reino, sendo a 30 de Janeiro de 1537 nomeado por três anos tenador-mor da ilha de Baçaim, cargo que, esclarece o Barão de Studart, também não assumiu. Mais tarde, eleito provedor-mor da fazenda, veio ao Brasil, sendo trucidado pelos caetés, em 16 de Junho de 1556, depois de curta e acidentada permanência em nosso país. O regimento que lhe foi dado para o exercício desta função administrativa traz a data de 17 de Dezembro de 1548.

Pensa o Barão de Studart, com fundadas razões, que Antônio Cardoso de Barros alienou os seus direitos ao Ceará em bem da Coroa em 1549. Talvez os houvesse trocado pelo cargo que passou a exercer no Brasil ou pela mercê que obteve do soberano de serem aproveitados seus serviços em bem de seus filhos e genro, quando viesse a falecer. Sua carta de doação não teve ainda publicidade, mas o foral pode ser consultado nos *Documentos para a História do Brasil,* publicados pelo Barão de Studart e na *Revista do Instituto do Ceará,* vol. 23". (13)

O procedimento do donatário do Ceará não serviu felizmente de norma aos demais fidalgos portugueses aquinhoados com terras nordestinas. Tendo recebido conforme verificou Varnhagem, a doação das capitanias em conjunto, eles logo trataram de reunir seus cabedais aprestando em comum uma expedição que, em breve, se fazia ao mar para demandar ás misteriosas e desejadas plagas do Novo Mundo.

Não os animava, todavia, o meritório intuito de colonizar a área territorial que lhes coubera por sorte, elegendo-a para domicílio definitivo. Prender-se ao nosso solo, despertar-lhe as energias dormentes por um trabalho continuado e produtivo, era empresa a que se não abalançariam, por certo, homens que, vivendo no esplendor da corte de D. João III, deviam ter preocupações bem mais utilitárias. Movia-os, segundo toda evidência, a ambição do ouro e a fama das nossas opulências.

---

(13) Dois instrumentos legais existiam como estatutos de cada capitania. Um era a carta de doação, especificando os atributos de soberania e transmissão hereditária; o outro, o foral em que se fixavam os direitos, foros, tributos, e coisas que eram de direito adjudicadas ao rei ou ao donatário".

A questão das minas do Novo Mundo dominava naquele momento a opinião pública portuguesa, mais talvez que o próprio comércio das especiarias do Oriente. As mirabolantes aventuras de Cortez no Anahuac e as de Pizarro em Cajamarca eram conhecidas em toda a peninsula pirenaica. De boca em boca, esbraseando a imaginação, excitando a cobiça e causando deslumbramento, corria, sem dúvida, a lenda do Eldorado, país de sonhos e encantamentos, situado por alguns nos confins das terras brasileiras. Sabia-se na metrópole lusitana o valor das pérolas da Venezuela, do ouro antilhano, da prata do México e do Peru, recentemente conquistados, riquezas essas que então se escoavam como um rio perenal para as arcas do tesouro de Castela. Refluíam do subconsciente do povo e faziam-se vivas em todas as mentes um sem número de lendas da Idade Média, e em todos os corações anseios de enriquecimento. Dominava o desejo de passar ás colonias, a fim de tentar fortuna rápida e fácil.

Não havia, porém, noção muito certa das coisas brasileiras.

Segundo erróneas indicações cartográficas da época, o Maranon, deslocado vários graus para o nascente e tendo suas origens nas encostas *cisandinas,* era o caminho transcontinental para aquele oculto e almejado reino de Manôa e estaria encravado nos latifúndios que a generosidade de el-rei havia doado a João de Barros e seus companheiros. (14) Acalentando a secreta esperança de descobrir também opulentas jazidas minerais no próprio "hinterland" brasileiro e de enriquecer sem trabalho, — sonho que por longos decénios, embalaria a tantos de seus compatrícios, deliberaram todos tentar a conquista da imensa donataria que lhes fora dado graciosamente. (15)

Sendo os sócios ricos e nobres, não se pouparam nem esforços, nem dinheiro, no sentido de assegurar o pleno êxito do empreendimento que tantas e tão ingénuas esperanças alimentava.

Para por em prática a empresa, armaram em guerra uma esquadra de 10 navios, tripulados por valentes e hábeis marinheiros, muitos dos quais afeitos já aos longos cruzeiros oceanicos. A expedição contava mais de 900 homens de guerra, 113 cavalos de arma, ou 130 como asse-

---

(14) E' sabido hoje, pelos documentos que encontramos na Torre, como esta capitania de Barros era mista, sendo ele donatário ao mesmo tempo que Fernão Álvares d'Andrade e Aires da Cunha, de 225 léguas de costa e não de 50 separadas só para ele. Notas de Varnhagem à obra de Gabriel Soares.

(15) Em 1534, diz-nos Rio Branco, o capitão Diogo Leite, mandado explorar o litoral Norte, tomou a baia do Maranhão pelo rio Marãnon, e, desde então, nas cartas portuguesas este nome reaparece aplicado àquela baía. Alguns cartógrafos estrangeiros copiando tais documentos incidiram no mesmo erro.

vera Galvão, afora as coisas necessárias á demorada travessia e os mantimentos de que iam providos com muita abastança. (16)

Nunca se organizara em Portugal uma empresa particular com tanto esmero e largueza. Aquela frota era, com efeito,a maior e mais forte que até então Lisboa tinha visto equipar sem auxílio régio, "cousa que pera tam longe nunca saiu deste reino", diz Barros na sua Década 1a. Tal ruído se fez no apresto da aparatosa força, que o embaixador de Espanha chegou a suspeitar tivesse ela o secreto intuito de atacar e destruir os estabelecimentos castelhanos, recentemente erguido no estuário do Prata.

Assegura o erudito Varnhagem que tanto se avolumaram os receios por parte dos súbditos de sua Magestade Católica que o governo português se viu mesmo interpelado a respeito do destino que levava, por diplomatas do país irmão.

A armada, assim constituída, levantou ancoras do porto de Lisboa, singrou o Tejo em rota batida ás plagas brasileiras no mês de Outubro de 1535. Consoante depoimento do próprio João de Barros, trazia por comandante Aires de Cunha, sem dúvida o mais credenciado dos sócios para dirigir os empreendimentos que tinham em mira realizar.

Iam nela dois filhos do cronista como representantes daquele donatário, e um delegado de confiança de Fernão Alvares.

Esclarece Varnhagem que mercês especiais alcançaram os 3 sócios da partida da frota. Eram-lhes doados o ouro e a prata que descobrissem em terras americanas, e no que tiveram mais favores que todos os demais donatários.

Transposta a linha equinocial, depois de tediosa viagem transatlantica, a armada, presa de uma tormenta, desgarrou, seguindo incerto destino. Impelida pelos ventos e pela desdita, parte arribou ás Antilhas e foi apresada pelos espanhóis, enquanto a outra, menos numeorsa, velejava para o Rio Grande do Norte onde, por motivos desconhecidos, não se deteve, demandando logo o noroeste.

Há quem pense que toda a expedição atingiu Olinda, onde foi bem acolhida por Duarte Coelho, ali novamente estabelecido. Este teria facilitado a tarefa de Aires da Cunha pondo á sua disposição não só práticos

---

(16) Uma informação oriunda da ilha de S. Domingos datada de Fevereiro de 1536, dez navios, 1500 homens, dos quais 120 de cavalo. Pondo também em relevo a amplitude da empresa, escreve Manuel Severim de Farias: Fez por parte desta companhia, a maior armada que pera aquelas partes até então tinha ido, porque apresentaram 10 navios com 900 homens, dos quais eram mais de 100 de cavalo, e com todo o necessário para a jornada, de mantimentos, munições e artilharia".

da costa e do sertão e intérpretes para o gentio, como também uma fusta a remo afim de preceder o grosso da esquadra realizando as sondagens necessárias á segurança da navegação.

De Pernambuco para o norte até o porto de destino, a viagem se fez com terra sempre á vista para observação atenta de todo o litoral e visita a seus pontos mais importantes.

Malgrado todas essas precauções, a barcaça condutora transviou-se logo depois de montado o cabo de S. Roque, e a própria nau capitania soçobrou ainda em costas do Rio Grande do Norte.

A chegar á boca do Maranhão, a frota, perseguida pelos azares da sorte e faltando-lhe a bordo um prático do lugar, foi a pique nos baixios da baía de S. José.

A versão corrente, segundo a qual toda a armada de conquista se abismara nas águas tumultuosas do Atlantico, tem sido também contraditada.

Ao historiarem o deplorável êxito desse importante tentame, esclarecem Frei Vicente do Salvador e com ele Berredo que ao naufrágio muitos mareantes escaparam a nado, sendo do número os filhos de João de Barros. Refugiados na ilha a que chamaram das Vacas e hoje conhecida por ilha de S. Luis, os sobreviventes entraram em entendimento amistoso com os nativos tornando, anos mais tarde, á Europa desiludidos e pobres. O regresso ao Velho Mundo ter-se-ia feito em um navio português, segundo pensa Southey, ou a bordo de embarcações piratas que trafegavam pelo litoral, conforme a opinião de Berredo.

Divergindo em parte dos dois escritores citados, conta Frei Vicente do Salvador que os filhos de João de Barros os foram buscar em um barco para isso especialmente despachado, empresa que mais agravou a já precária situação financeira do infeliz donatário do Maranhão.

O cronista Pedro de Magalhães Gandavo, por sua vez, ao fazer o relato de tais factos, dá a entender que a trágica perda do navio capitania não teria levado os expedicionários ao desespero; nem mesmo chegou a lhes arrefecer o entusiasmo pela grande aventura. Reduzida agora a dois batéis apenas, a frota prosseguiu viagem metendo-se afoitamente em um dos muitos rios que ali embocavam. Dias e dias, lobrigando apenas perigos, velejaram na esteira líquida do suposto Maranon, em busca das regiões mineiras. Malgrado índios, feras, corredeiras e moléstias devastadoras que arrostaram denodadamente, subiram os nossos homens 250 léguas ao revés das águas do rio, pelo coração da terra desconhecida, rumando ás paragens longínquas dos Andes.

Aos óbices próprios áquela navegação fluvial, a que não estavam afeitos, vencidos graças á pertinácia e perícia da marinhagem, vieram, porém, juntar-se outros, decorrentes da peculiaridade do próprio meio geográfico. Afogado entre a vegetação luxuriante das margens, o caudal

mais e mais se ia estreitando, a ponto de não permitir passagem a embarcação mesmo de pequeno calado.

Acometidos por percalços sem conta e desfeitas já as esperanças de furar aquelas matas bravas, tiveram os homens que retroceder sem vislumbrar sequer no horizonte, as cordilheiras onde dormiam o ouro e as reluzentes pedrarias cuja fama fora chamariz que os atraíra ao imo da selva americana.

Um manuscrito espanhol do tempo da conquista, citado por Capistrano, em suas anotações á História de Frei Vicente do Salvador, reduz a 150 o número de léguas percorridas pelos expedicionários nesse esfôrço dramático e inútil para alcançar a fugidia miragem do Eldorado. Acrescenta ao trágico relato que os viajantes deixaram no território visitado três fortins plantados á maneira de marcos possessórios. (17)

Um deles erguia-se na ilha de S. Luís; outro foi erigido na confluência de dois rios desconhecidos e virgens, até então, dos olhares europeus; o terceiro finalmente, levantado também em distantes ermos, marcaria, no seio da floresta equatorial, derradeiro ponto a que lograram chegar os expedicionários em sua audaciosa investida. Se verdadeiro, o chantamento de padrões de posse foi mais um trabalho aleatório, baldado, daqueles infatigáveis argonautas. Nenhum deles chegou até nós e logrou ser encontrado. (18)

Três anos permaneceram os expedicionários nas paragens longínquas do Maranhão entretidos em pesquizas inúteis de tesouros minerais. Terminadas essas, voltaram á pátria com os olhos sem dúvida enriquecidos pela contemplação de paisagens exóticas, mas bem "mais pobres no cabedal e na esperança" do que antes de lá partirem.

Pretendem alguns escritores que, desejando retornar á pátria, muitos dos colonos, vindo na expedição de Aires da Cunha, se fizeram ao mar com duzentos nativos em três possantes caravelas que foram ter ao Mar das Antilhas de onde arribaram a S. Domingos, em Agosto de 1538.

Os habitantes da ilha os receberam hostilmente e lançaram mão tanto dos índios como de todos os bens dos infelizes os quais, por ordem da

---

(17) O facto é tanto mais interessante quando Simão Estácio da Silveira, na "Relação Sumária", Lisboa 1624, e Frei Marcos de Guadalajara, em sua "História Pontificial", citadas ambas por Berredo, aludem também ao levantamento de marcos pelos expedicionários de 1535.

(18) E' certo que Diogo de Campos Moreno, autor de "Jornada do Maranhão", refere que a tropa enviada contra franceses em 1614 encontrou ruinas de pedras e cal na costa nordestina" como se em algum tempo houvesse sido povoado de gente da Europa". Mas isso foi em Camucim e não no Maranhão.

respectiva metrópole, ficam retidos ali como colonos. João de Barros só a custo de muitos trabalhos e despesas pôde reaver os dois filhos que estavam entre os prisioneiros".

Por desistência de seu primeiro donatário, teria mercê da capitania do Maranhão Luís Melo da Silva que, aliás, não era nenhum noviço em assuntos referentes ao ultramar português. Filho do alcaide mor de Elvas, e, portanto, pessoa classificada, ele estivera anteriormente no Brasil devassando terras e correndo o litoral numa caravela "para descobrir alguma boa capitania que pedir a el-rei."

Transpondo naquela época o oceano no desejo de passar a Pernambuco, informa Gabriel Soares, "desgarrou com o tempo e as águas pela costa abaixo, e vindo correndo a ribeira entrou no Maranhão e neste das Amazonas de cuja grandeza se contentou muito". E não era para menos. Ao navegar rio acima, ele teria conseguido obter, com "pouco cabedal e trabalho", cópia de ouro e prata de cuja existência tivera notícia por informações colhidas durante uma parada que fizera na ilha da Margarita. Aí encontrara, ao que se diz, soldados castelhanos, restos da última expedição de Orellana ao Amazonas, que lhe haviam participado a notícia alviçareira.

Movido pelo entusiasmo do achamento do ouro, descoberta aliás referida por Gabriel Soares mas de cuja autenticidade muito duvidamos, e sem curar dos perigos a que se expunha, voltou Luís de Melo a Lisboa a fim de solicitar de D. João III licença para explorar, por sua conta, as terras do grande vale. O rei, dando provas de um escrúpulo que bem poderia servir de norma de proceder aos outros soberanos cristãos da Europa, não lhe concedeu a permissão requerida porque, em verdade, aqueles chãos não eram dele; cedeu-lhe, todavia, o Maranhão e auxílios para conquistá-lo.

A obstinação com que se intentava colonizar o meio-norte daria aso a novas desgraças. Valendo-se dessa ajuda da Coroa, sem dúvida também interessada na empresa, e de seus próprios recursos, equipou o novo donatário uma frota de reconhecimento, zarpando para o meio-norte em Junho de 1554. Melhor não mareou em águas do setentrião brasileiro a segunda armada do que a primeira.

Pouco favorecido pela fortuna, perdeu-se no dia de S. Martinho, 11 de Novembro daquele ano, de encontro aos parcéis que bordam o gólfão maranhense. E, por essa forma, as ondas do Atlantico deram sepultura condigna á maior parte da gente que levava.

Das três naus e duas caravelas que compunham a expedição, salvaram-se apenas uma caravela e um batel em cujo bordo os remanescentes da tripulação foram a S. Domingos. Por um documento espanhol coetaneo dos sucesos apontados, sabemos que também Luís de Melo conduziu consigo cavalos e homens darmas o que lhe denuncia intuitos meramente aventureiros. Presa das ansias espirituais da época, talvez aspi-

rasse a posse do fabuloso ouro peruano cuja existência havia sido largamente comprovada pelo resgate de Ataualpa. (19)

Há quem dê como certa, aliás contra a justa opinião de Candido Mendes e de alguns outros dos nossos mais abalisados especialistas no assunto, a vinda ao Nordeste de uma terceira armada portuguesa de conquista, dirigida, dessa vez, pelos próprios filhos de João de Barros.

Voltando ao Brasil, passados 15 anos sobre os sucessos que vitimaram Aires da Cunha e muitos de seus companheiros, dispostos a ocupar a terra, os dois jovens chefes não teriam encontrado, por parte dos nativos, a solícita e pronta acolhida de que haviam sido alvo três lustros antes. Talvez fosse tal mudança na norma de proceder dos indígenas para com os recém-vindos, a resposta aos agravos porventura recebidos dos próprios portugueses que aí, vez por outra, transitavam, talvez um simples fruto da influência gaulesa que já se fazia sentir indisfarçàvelmente entre brasilíndios daquela região.

A verdade é que diante de tão alarmante situação, desanimaram os viajantes e o velho João de Barros informado do facto entrou a clamar ao rei por providências, solicitando que se vedasse a visita de estranhos de qualquer nacionalidade á sua donataria para que ela "não sofresse, diz o requerimento, a consequência da culpa ou excessos alheios". O apelo do donatário foi, ao que se supõe, ouvido pelo governo da metrópole mas a animosidade dos índios e franceses frustrou mais essa tentativa de colonizar o meio norte.

"De todo esforço empregado, os filhos de João de Barros contaram apenas, afirma Barbosa Lima Sobrinho, o merecimento dos serviços para os requerimentos de mercê reais, quando lembravam a D. João III que haviam descoberto no Maranhão" mais de 500 léguas de costa; e enfren-

---

(19) Pelo que se viu, numerosas versões, nem sempre concordantes mesmo em ponto de maior importância tem tido a história das tentativas levadas a efeito pelos donatários de capitanias nortistas para entrar na posse daquilo que lhes doara a munificência de d. João III. Ao versarem o assunto, os cronistas são, porém, mais ou menos acordes quanto à direcção leste-oeste que levavam as expedições colonizadoras ao tocar nossas costas; concordam também no que diz respeito às dificuldades com que se houveram todos nos mares nordestinos, navegando entre recifes e baixios com grossas vagas e correntes impetuosas. E' de registar-se igualmente o facto, para nós de capital importância, de terem sido, as embarcações que escaparam aos costumeiros desastres, tocadas pelas correntes para as Antilhas onde ficaram retidas prisioneiras pelas autoridades espanholas.

tando franceses e o gentio da terra, "consumindo nessas empresas perto de cinco anos, sustentando tudo sempre á custa de meu pai até gastar quanto tinha".

Á problemática viagem dos filhos de João de Barros seguem-se outras menos importantes e conhecidas como o périplo da nau castelhana de 1539, que, no dizer de alguns, teria recolhido em costas nortistas náufragos portugueses, e também as vagas aventuras marítimas de Sebastião Marinho, o piloto cuja caravela, consoante nos informa o cronista Gabriel Soares, entrou 20 léguas pelo Marim acima "onde achou muitas ilhas cheias de arvoredos e a terra delas alcantilada com sofrível fundo".

Há ainda a citar, com Rocha Pombo, como tendo velejado pelo norte a expedição de um certo Diogo Nunez, reinol protegido de Tomé de Sousa, que se teria associado a João de Sande para realizar a conquista do Maranhão. A respeito de mais esta aventura por mares e terras do setentrião brasileiro coisa alguma se sabe de positivo. É, todavia, evidente, dada a névoa de mistério que a envolve, que, se realizada, ela nada adiantou também para a solução do grave problema do desbravamento e colonização do nosso litoral.

Profunda e dasalentadoramente ecoou nos corações portugueses a notícia do malogro da expedição de 1554.

Mais que o respeito a um tratado firmado entre Castela e Portugal para a partilha do Mundo, tratado cuja validade nem todos os soberanos cristãos reconheciam e acatavam, iria influir, daí por diante, no animo dos reinóis mais audaciosos e empreendedores, paralizando neles possíveis arremetidas visando á posse do litoral nortista, o receio de derivar, e ser levado pela corrente das Guianas, para as possessões insulares de Espanha. Temiam ,com justa razão, não só os perigos do mar, que faziam de cada viagem uma temerosa aventura, mas sobretudo cair prisioneiros dos moradores das Índias Ocidentais, sofrendo, por parte de seus governantes, tratamento idêntico ao dispensado aos companheiros de Luís de Melo, e a tantos outros lusitanos que para lá haviam sido arrastados pela força dos elementos.

Depois da viagem de Luís de Melo da Silva abre-se, assim, para toda costa leste-oeste que cedo reverteria ao pleno domínio da Coroa Lusitana, um período de desamparo e esquecimento que se prolongaria por quase meio século.

Situada fora da rota do oriente, sem nenhum produto de acentuado valor comercial, ela não era de molde a atrair nem mesmo a atenção dos dirigentes portugueses presos ainda aos prementes e árduos problemas da Índia.

Quanto aos colonos e traficantes reinóis "preferiam e muito naturalmente, como já disse alguém, operar em zonas cuja posse não ficasse sujeita a controvérsia e onde não se expusessem, portanto, a colisões com estrangeiros".

IV — PIRATAS E CONTRABANDISTAS ESTRANGEIROS

O litoral brasileiro, do cabo de S. Roque ao delta do Parnaíba e mesmo um pouco além até as proximidades do gólfão maranhense, apresenta, como vimos, todas as características das costas de dispersão. Os ventos fortes que dessecam rápidamente as areias, conformando-as em dunas móveis, a flora enfezada e pobre, os cómoros alvadios, raramente guarnecidos de palmeiras bravas, os precários cursos dágua que nele desembocam e a ausência quase completa de surgidouros acessíveis, dão-lhe feição particularmente desolada e agressiva. Mirando-o, tem-se a clara impressão de que as secas violentas e imprevistas que, não raro, assolam os sertões interiores, desceram até ás praias, nelas instalando morada definitiva.

"Num país alegre, de ares sãos e índios domáveis", como era o Brasil quinhentista, semelhante trecho de nossa orla marinha deve, com maior razão, ter parecido aos marujos que o contemplaram do tombadilho de seus frágeis veleiros ainda mais sáfaro e singularmente infenso ao desenvolvimento de qualquer agregado humano.

Naquela época havia também, para desacreditar a região citada no conceito da gente aventureira do Velho Mundo que a observava pela primeira vez, a má reputação de que gozavam, entre ela, seus habitantes nativos, já então tidos e havidos, por todos os brancos, como antropófagos e traiçoeiros. Esse rude labéu de que jamais se poderam redimir os pobres selvagens nordestinos e que os faria, por isso mesmo, tão tristemente famosos nas crónicas da colónia, lhes foi imposto, ao que presumimos, desde os inícios dos descobrimentos, por certos mareantes peninsulares pouco escrupulosos, que por aí haviam transitado nas primeiras armadas exploradoras. Apresentando-os, em suas narrativas de viagem, como dotados apenas de maus instintos, eles visavam, muitas vezes, a justificar perante os seus contemporaneos e, sobretudo, perante as autoridades reinóis, os numerosos actos de violência e pirataria que correntemente praticavam contra os nossos ameríncolas, atentados que, não raro, culminavam no rapto e transporte dos menos cautos para os portos da Europa.

O aspecto triste da paisagem, os perigos da navegação de suas águas, perigos que mais se acentuam nas alturas das praias do Maranhão, e a suposta ferócia dos aborígines, nunca impediram, todavia, que a costa leste-oeste fosse a miúde procurada por contrabandistas e viajantes clandestinos, oriundos não só de Portugal e Espanha, como também de países outros que não os da península pirenaica, logo no correr do segundo quartel do século XVI.

Fácil é imaginar-se que, nos primeiros tempos, mesmo aqueles a quem as longas viagens oceanicas faziam necessitados de repouso e mantimentos, só poucas vezes se sentissem inclinados a nela tomar terra e a tratar com os indígenas. Todavia a necessidade sempre foi mais forte

do que o medo; e aqui, como por toda parte, as aperturas do momento fizeram calar os receios que atormentavam os marinheiros itinerantes.

O interesse aproximou, pois, brancos e índios, enleando-os.

A urgência de refresco forçou os nautas, que por ali passavam, a buscar aguadas nas costas nordestinas e também a procurar os nativos para deles obter as provisões apetecidas.

Existiam, além disso, crescendo, terra a dentro, nas eminências que se faziam visíveis do mar a milhas de distancia, madeiras que podiam ser facilmente comercializadas. Lá vicejava a tatajuba e outras espécies fitológicas de muito valor e pelas praias rasas derramava o mar, em certos períodos do ano, apreciável quantidade de ambar "gris" bem mais estimado no comércio que o ambar negro de procedência baiana e pernambucana. (20) O desejo de obter todas essas mercancias, de compro-

---

(20) A propósito da multiplicidade e excelência das madeiras nordestinas e que aí eram embarcadas em quantidade apreciável pelos corsários, lê-se na "Relação do Ceará", interessantíssimo documento escrito por Martim Soares pelas alturas de 1620, o seguinte: "ali... aportam muitos piratas que carregam... muito pau a que os índios chamam **Uburaquatiara** e que é o melhor que até agora se há descoberto em todo o Brasil por ser como damasco, e também carregavam pau de tinta chamado **tatajuba**". E mais adiante insiste ainda: "tem (a terra) muito pau de tinta amarelo a que chamam **tatajuba** com outra madeira preta de muito valor".

Em carta ao rei, de 1 de Novembro de 1621, dando notícia de como chegara ao Ceará, volta ele a insistir na mesma tecla.

"As madeiras são muitas e boas".

Frei Vicente do Salvador, censurando a extrema parcimónia do rei na paga de serviços prestados por Martim Soares Moreno, Capitão-mor do Ceará, escreve: ...e por isso lhe dá Deus **muito ambar** por aquela praia (do Ceará) com que pode muito bem matar "la hambre".

Observa-se, porém, que existe certa divergência entre tão categórica afirmativa e as informações consignadas no "Parecer do Conselho de Fazenda, de 4 de Janeiro de 1621 e que versa sobre os vencimentos devidos ao Capitão-mor do Ceará. Diz o documento citado que o mar "deita nela (costa cearense) algumas vezes ambar que o gentio colhe", e acrescenta mais adinante: "por ser a terra nova e não dar de si nenhum proveito e se ter por informação que o âmbar que Gaspar de Sousa refere é de pouca consideração e incerta".

Martim Soares, melhor conhecedor das costas nordestinas e de suas riquezas do que Frei Vicente, fala na sua "Relação do Ceará" apenas "em algum ambar" Isso parece demonstrar que o âmbar não era ali tão abundante quanto pretendem sustentar muitos de nossos modernos letrados. Corrobora ainda seme-

vado valor e grande procura nos mercados europeus, foi estímulo igualmente forte a entendimentos amistosos entre os ádvenas e os donos do lugar.

Ás primeiras relações sempre cautelosas de parte a parte, seguiram-se, como seria natural, tratos mais demorados e ligações mais íntimas. Com o tempo avolumam-se os escambos. Trocam-se os produtos naturais e os géneros de grangearia indígena por manufaturas do Velho Continente, entretendo, desse modo, intenso comércio clandestino de que os europeus tiram os proventos mais compensadores. E não era só. As águas nessas paragens sempre foram bastante piscosas. O que, aliás, é posto em relevo pelo próprio fundador do Ceará ao inventariar as riquezas da Capitania nordestina que lhe coube dirigir por dez anos.

"Toda aquela costa é de muito peixe e os rios próprios", escrevia êle cheio de entusiasmo em carta a el-rei.

Facto tão auspicioso para os que vivem no mar, não passou por certo despercebido dos traficantes estrangeiros que dele tirariam o maior proveito possível.

Multiplicando-se os contactos entre os marujos das caravelas que aí refrescavam e os ameríncolas, muito não tardou que, de sociedade, ambos se lançassem a pescarias frutosas e demoradas. Por esse meio conseguiam os visitantes, com mais facilidade, os víveres de que proviam a hucharia de bordo sempre carecente de ser reabastecida.

Correndo o litoral em leves embarcações indígenas, vários franceses tornaram-se pilotos habilíssimos e alguns vieram mesmo a servir aos portugueses como guias, navegadores e intérpretes, tal esse estranho Tuimitim de que nos falam as crónicas nordestinas dos albores do século XVII. Francês de origem e nascimento, malgrado o nome tipicamente tupi, ele acompanhou Pedro Coelho de Sousa ao Ceará, em 1603, na qualidade de língua e prático da costa e foi o parlamentar enviado aos gauleses antes da batalha que abriria aos lusitanos as rechãs da Ibiapaba.

Enquanto uns corsários se davam aos prazeres da pesca, outros, em camaradaria com os indígenas locais, se aventuraram pela hinterlandia nortista e há notícias de que, muitos deles, chegaram a viver entre nativos dos distantes chapadões da Serra Grande.

---

lhante afirmativa os conceitos a tal respeito enunciados pelos conquistadores batavos, tão apressurados sempre em exaltar aos olhos dos dirigentes da famosa "Companhia das Indias Ocidentais" as possibilidades da terra brasileira.

As palavras de Van Ham, oficial que, em 1638, comandava as tropas holandesas destacadas no Ceará, são taxativas "Quanto ao ambar "gris", os índios foram muito exagerados nas declarações que fizeram a V. Excia. e aos altos conselheiros; não tenho visto até agora mais do que quatro pedacinhos" gemia desalentado em seus relatórios.

Foi um senhor Mambille, francês vindo do litoral maranhense, que ali capitaneou a resistência oposta ás forças luso-brasileiras, componentes da primeira bandeira que tentou ir por terra da Paraíba ao Maranhão.

Tão volumoso se fez o comércio clandestino de utilidades ao longo das praias rasas do nordeste e tanta confiança se inspiravam mútuamente os compartes desse criminoso tráfico, que muitas embarcações piratas permaneciam confiadamente ancoradas em suas abras, aguardando meses a fio o complemento da carga a ser transportada para os portos da Europa. (21)

A princípio, abrigo transitório de navios que por qualquer circunstancia se aventuravam em suas águas e necessitavam tomar terra, cedo tornara-se o meio-norte a região preferida pelos traficantes clandestinos, vários dos quais haviam sido anteriormente expulsos do Brasil Oriental.

No declinar do século XVI e alvorecer do seguinte frequentavam aquelas costas franceses e holandeses e, talvez mesmo, alguns ingleses e escosseses, pois que estes já então andavam a perturbar com sua insopitada cobiça a quietude majestosa das selvas amazónicas.

Durante o tempo de abandono, em que houve o Setentrião brasileiro, cruzavam-na também, de longe em longe, barcos portugueses que, procedentes do extremo nordeste, rumavam para destino desconhecido. Esses barcos que ali apareciam esporadicamente, deixavam, conforme assinala o mapa de Vaudeclaye, (Diepe, 1579) ficar na vastidão erma do nosso praial oceanico audazes caçadores de ambar que, finda a colheia da preciosa mercancia, volviam a pé para Pernambuco.

Do período em apreço é provavelmente a viagem de um certo Nicolau de Rezende cujo navio, no dizer de Gabriel Soares, se perdeu nos baixios do Maranhão, sendo ele e seus companheiros obrigados, depois de várias peripécias, a fazer por terra o percurso que os levaria de regresso aos núcleos povoados da costa oriental. Desse Nicolau de Resende teria havido

---

(21) "Nos mapas quinhentistas mais antigos, conforme refere escritor patrício dos nossos dias, já a toponimia e as inscrições descritivas atestam estas cousas, ao mesmo tempo que assinalam os lugares de eleição para semelhantes actividades. O mapa de Juan de la Cosa, feito no trecho em análise, segundo os informes das expedições de Pinzon e de Lepe (1500), regista a costa de arboledos entre os estuários dos rios Mundaú e Aracati-açu, mais ou menos onde Reinel, em 1516, localiza a terra da pescaria, que também se encontra anotada no mapa de Descaliers, tierra de pescherie (1500), e em vários outros. Nessa mesma costa, mapas como de Turim (1523) indicam um Golfo de Palmar, ou um cabo de Palmar, como o de Diogo Homem (1558), e o de Juan Rotz (1542) Capt de Pallmos, etc., justamente onde, um século depois, os regimentos portugueses dizem haver na praia palmeiras em certa abundância. Os pontos indicados com referência "aguda" ocorrem comumente nestas velhas cartas"

o cronista as informações, não raro bastante fantasistas, que sobre aquele sector do litoral brasileiro consigna em seu "Roteiro Geral".

Incontestavelmente muitíssimo mais numerosas do que as visitas ocasionais de portuguêses ao Nordeste eram, porém, as visitas então realizadas por piratas estrangeiros, conforme se pôde concluir das amiudadas referências a elas feitas nos papéis da época.

Sendo no ano de 1611, depõe Martim Soares na "Relação do Ceará", cheguei ao Ceará com 6 homens em minha companhia... Ali no dito ano degolei mais de 200 flamengos e franceses e lhe tomei três embarcações".

Referindo-se ao tempo em que fazia parte da bandeira de Pero Coelho, não é menos categórico: "Ali, nos três anos que digo, aportaram muitos piratas que com aqueles índios comerciavam muitos navios".

Os mais assíduos frequentadores dos solitários e ásperos costões nordestinos foram, pois, indubitavelmente os holandeses e os franceses que por lá surgiram, como atrás afirmamos, em pleno século XVI. Consoante João de Laet, corsários dos Países Baixos se apresentaram no Amazonas em data anterior a 1598 e é natural que, antes de atingir o estuário deltáico do grande caudal, bordejassem ao longo das praias do meio-norte e com elas tomassem contacto.

Que aquelas costas já se tinham tornado familiares aos piratas flamengos no início do século XVII é facto que não pode sofrer contestação, de vez que suas passagens por tais lugares são atestadas por documentos de inquestionável valor histórico. Entre eles arrolam-se o roteiro de João Baptista Syens, de Amsterdão, que deu fundo em Mucuripe, no ano de 1600, levado pelo atã de adquirir objectos da indústria do país, e o diário do traficante Hendrycksen, que ali esteve com idêntico propósito em companhia do capitão Claes Adriasen d'Ackersloot, igualmente pelas alturas de 1600. (22)

Quanto aos franceses, começaram seguramente a aparecer por aquelas ribas pouco depois da estada ali das expedições desbravadoras dos seus primeiros donatários, e é provável que, desde então, jamais interrompessem suas activas relações comerciais com selvícolas.

Que eles operavam nas costas maranhenses desde essa época, infe-

---

(22) Veja-se Carlos Studart Filho "Primitivo Comércio Marítimo do Ceará", in Revista do Instituto do Ceará. "Nous trouvâmes une chaloupe que y attendait depuis 6 mois du bois de mandriel ou bois violet dont on se sert en France dans la menuiserie. Ce bois ne donne pas de matière colorante" — lê-se na "Description de la côte septentrionale du Brésil d'après le Journal de bord du trafiquant Hendryck Hendryckssen Cop. et du Capitaine Claes Adriaenssen Cluyt, d'Ackersloot du voyage fait en 1610".

re-se facilmente da petição endereçada ao rei de Portugal pelos filhos de João de Barros, quando se sentiram ameaçados nos seus direitos de posse sobre aquelas terras brasileiras. Solicitando auxílios para colonizar a donataria que coubera a seu genitor, comentam eles alarmados, "...é necessário mandar povoar esta capitania antes que os franceses a povoem, os quais todos os anos vão a ela a carregar brasil por ser o melhor pau de toda a costa. E fazem já casa de pedra..."

De visitas levadas a efeito por corsários franceses ao nordeste pelas cercanias de 1583, ao tempo, portanto, em que Frutuoso Barbosa realizava suas penosas tentativas para conquistar a Paraíba, dá-nos também notícia Sir Walter Raleigh, segundo informações por ele próprio colhidas de dois capitães daquela nacionalidade que ali haviam estado para fazer escambos.

Cruzeiros franceses por tais paragens anteriores á estada de Aires da Cunha, em sua donataria, talvez houvessem ocorrido; eles são, porém, inteiramente do domínio das conjecturas.

As singraduras dos veleiros, que até o meio norte conduziam contrabandistas de todas as bandeiras, são desconhecidas. As descrições da costa deixadas por alguns deles, descrições feitas sempre do nascente para o poente, depõem, porém, em favor da suposição de que, também eles, se deixavam ir ao sabor dos ventos e das correntes navegando de leste para oeste.

V — TENTATIVAS PORTUGUESAS PARA OCUPAR A COSTA LESTE-OESTE.

As actividades ilícitas, exercitadas por traficantes flamengos e bretões ao longo do litoral do meio-norte, nunca ficaram de todo ignoradas da gente portuguesa. Através de caminhos ainda não bem desvendados, os rumores de tais actividades chegavam aos povoados luso-brasileiros da costa oriental e mesmo a Lisboa donde, sem demora, passavam á Corte de Madrid. Cedo caíam, porém, no esquecimento, sem ter tido forças para abalar a inércia dos responsáveis pelos destinos no Brasil ou logrando despertar neles, apenas, reações débeis e inconsequentes.

Por essa época, assevera Lisboa, um denominado Gabriel Soares, talvez o mesmo autor do "Roteiro Geral", tentou ir áquelas paragens pelo sertão, mas adiantando-se até as cabeceiras do Rio S. Francisco, com mais de 300 léguas de rude e trabalhoso caminho, recuou sem nada conseguir, mortos quase todos os companheiros de expedição.

Depois de tão trágica viagem tudo caiu de novo no silêncio e no esquecimento.

Foi mister que se divulgasse em Pernambuco, quando lá fixara residência temporária o governador Diogo Botelho, a notícia de que franceses, expulsos do Rio Grande do Norte amiudavam visitas ás costas do

Nordeste Ocidental para provocar os primeiros alarmes sérios e mover as autoridades capitaniais a tomar medidas concretas para prevenir novos abusos.

Estimulados pelo Governo, tentaram-se duas expedições: uma de carácter religioso e outra militar, com o fito exclusivo de atingir o Maranhão e inteirar-se do que verdadeiramente ali se passava. Nesta, foram aproveitados os serviços de alguns homens audazes que, cientes dos perigos da intrusão de estranhos em nosso solo ou simplesmente desejosos de tentar fortuna, se apresentavam dispostos para bater tão importunos e tenazes adversários e levar a conquista até ás margens do Amazonas.

O pioneiro da audaciosa investida contra os franceses foi, no Norte, Pero Coelho de Sousa, nobre e rico açoriano, residente na Paraíba, homem forte, cuja vida cheia de lances empolgantes aguarda ainda, como a de tantos outros de nossos heróis desbravadores, seu historiador honesto e compreensivo. Veterano de cruentas campanhas contra índios e piratas europeus, era cunhado de Frutuoso Barbosa, antigo donatário da Paraíba, e a quem se associara nas tentativas baldadas de colonizar aquela capitania nordestina, nos anos de 1582 e 1584, sofrendo, então, graves prejuízos pecuniários.

Seduzia-o sem dúvida, agora, além do natural desejo de trabalhar mais uma vez em benefício da pátria, a secreta esperança de descobrir as riquezas auríferas do meio-norte, (23) riquezas de que tanto se falava em toda a Colonia e mesmo em Portugal. Contava, assim, restaurar a fortuna malbaratada a serviço do rei, na expansão de seus domínios transatlanticos. Ao oferecer seus préstimos, propunha-se, outrossim, o fidalgo aventureiro a sondar todas as barras e portos que houvesse até o rio Amazonas; pacificar os habitantes indígenas dos lugares percorridos, tolher o comércio dos traficantes estrangeiros e descobrir as minas, porventura existentes ao longo de seu caminho.

Para levar a efeito programa de tal envergadura, Pero Coelho fazia exigências bem modestas, pois apenas requerera, como propina, para si e para os oficiais que o acompanhassem, a faculdade de alcançar mercês honoríficas. Queria igualmente permissão para realizar alguns resgates licitos, eufemismo que sempre foi usado no Brasil para ocultar tenebrosos propósitos escravistas tão comuns ás expedições da época.

Forreta, á maneira de quase todos os administradores que nos mandava a metrópole, Diogo Botelho sentiu-se, por certo, tentado pelas poucas

---

(23) Que corriam noticias a respeito da existência de ouro no nordeste conclui-se fàcilmente da leitura do trecho seguinte do regimento dado a Pero Coelho pelo Governador Geral: "vem do Jaguaribe onde se sabe haverem (os franceses) levado amostras de ouro a suas terras."

pretensões do postulante e assim aquiesceu em autorizar tão ousado cometimento depois de ouvidos a respeito, como determinava a lei, os homens de maior proeminência e responsabilidade na colónia. E' possivel que o houvesse também induzido á grave resolução o desejo de difundir a fé e o interesse um tanto egoístico de chamar para si e para sua gestão administrativa, as boas graças de Felipe III, de Espanha. O simples facto de retomar, sem grandes dispendios para o erário público, a política expansionista de seu antecessor no governo do Brasil, parecia-lhe capaz de o tornar credor do reconhecimento daquele soberano.

"Porquanto a obrigação de meu cargo compete ordenar as coisas deste Estado na forma que se consigna o efeito que em semelhantes conquistas Sua Majestade pretende, que é por meios lícitos dilatar a nossa santa fé católica (24) e impedir-se o comércio do estrangeiro que, contra pazes capituladas e fora da obediência, se tem visto, depois do Rio Grande fortificado, irem a Jaguaribe donde se sabe haverem levado amostras de ouro a suas terras, ordenei com deliberado conselho das pessoas que no Estado há, de experiência e se tolhesse o comércio de estrangeiros ,além de descobrirem as minas que na terra há, oferecendo-se pazes e a lei evangélica de sua Majestade a todo o gentio", resava o Regimento expedido pelo Governador Geral, em data de 21 de Janeiro de 1603.

Legalmente revestido das prerrogativas de chefe de entrada, tratou Pero Coelho de organizar sua expedição, congregando em torno de si os elementos que pôde encontrar na Filipéia, o mísero povoado fundado por Martim Leão em 1585.

Aparelhou também com munições e viveres três caravelões que expediu directamente para o rio Jaguaribe e que levavam, no número dos seus tripulantes, o piloto francês Otuimiri, o Tuim Mirim de Frei Vicente do Salvador.

Após isso, partiu por terra com seus bandeirantes paraibanos para as bandas do poente, nas monções do ano de 1603. Seriam eles cerca de 265 homens entre brancos, selvícolas e mestiços, quase todos falsos valores humanos e militares movidos á aventura pela miragem de lucros copiosos com que lhes acenara o chefe destemido.

Segundo consignam os cronistas desses idos, a memorável empresa foi "realizada sem o braço do rei", o que significa que não teve nenhum

---

(24) Malgrado tal afirmativa, nenhum sacerdote acompanhou a expedição de Pero Coelho.

A proposta para integrar efectiva e definitivamente no Brasil toda a vasta e rica região nortista, partida de um simples particular, revela nele grande coragem e ousadia. Zombava, com efeito, do preconceito, já então em voga, de ser o setentrião brasileiro inacessivel à acção colonizadora do português, preconceito que mais tarde se firmou e de cujo aparecimento nos dá conta Diogo de Campos Moreno nas páginas de sua "Jornada do Maranhão".

amparo oficial, quer militar quer pecuniário. Antevendo, todavia, as dificuldades da missão a que se abalançara seu compatrício tão ligeiramente condescendeu o governador em dar-lhe alguns auxiliares de sua imediata confiança. Entre estes figurava o lingua-mor Manuel de Miranda que tanto haveria de valer ao Capitão-mor em mais de um transe difícil da travessia.

Tendo-se posto a caminho em Junho, alcançou a caravana, no mês de Agosto seguinte, as várzeas do baixo rio Jaguaribe, em cujas águas já então flutuavam as embarcações cargueiras.

Os suprimentos foram desembarcados e Pero Coelho aí fez construir, conforme ordenava o seu regimento, o pequeno reduto de S. Lourenço, a primeira obra de defesa fixa que se ergueu no Ceará.

Uma vez aquietados os indígenas daquela ribeira com presentes de pouco valor, prosseguiram os homens a sua marcha pelo sáfaro litoral até o rio Camucim que foi atingido após seis meses de agra caminhada.

A expedição que, por essa época, contava para mais de cinco mil pessôas, tantos eram os índios que se lhe iam agregando ao longo do caminho, derivou então um pouco para o interior indo ter, sem maiores dificuldades, ás faldas da Ibiapaba.

A viagem de relativamente bonançosa que fora até ali, transmudou-se de chofre em árdua e cheia de perigos por causa dos obstáculos que lhe antepuseram os moradores nativos daqueles altiplanos. Levantados em armas por instigação de seus aliados franceses, entre os quais era figura principal um tal Mambille ou Bambille, e indiferentes ás promessas dos intérpretes que para ganhá-los mandavam os portugueses , os indígenas, principalmente Tabajaras, enfrentaram de modo resoluto os recém-vindos.

Vencendo a resistência desses opósitos, Pero Coelho continuou sua marcha e, levando daí por diante, a sua gente sob duros e vitorosos combates, chegou ao alto da planura. Batidos os índios locais, sujeitados á paz os seus tuxauas, seguiram todos até um volumoso curso dágua chamado Punaré. Era o actual Parnaíba.

Á margem do grande caudal nortista havia de esbarrar, de vez, a pertinácia do comandante contra a resistência sistemática e resoluta dos próprios companheiros de jornada. Constrangido por eles a retroceder, dirigiu-se Pero Coelho ao desaguadouro do rio Ceará, onde pretendeu fixar-se definitivamente, levantando de taipa o fortim que teve a denominação de S. TIAGO. Tomando, assim, posse da terra em nome do rei, criou nela um núcleo de população branca sedentária a que deu o nome auspicioso de Nova Lisboa.

Destinava-se a ser a sede de uma futura capitania que ele, por antecipação, crismou patrioticamente de Nova Lusitania.

Espicaçado pela cobiça, voltou depois á Paraíba para negociar os índios apresados na Ibiapaba e os que lograra resgatar no decorrer da travessia; ia também buscar a família e conseguir do governo ajuda material indispensável ao prosseguimento da colonização.

Pesava, porém, sobre os destinos daquele homem forte, agitado e interesseiro que tanto confiava em si e na própria sorte, a mão inexorável da fatalidade.

Em 1605, regressava ele á povoação de Nova Lisboa, trazendo consigo a esposa Da. Tomásia, os filhos e alguns mantimentos. Esses eram parcos e cedo se esgotaram. A indisciplina que já havia se manifestado de modo tão ruidoso e violento junto ás margens do rio piauiense e que parecia sanada definitivamente com o recuo da expedição e total abandono dos antigos projectos de alcançar o Amazonas, em verdade apenas amainara. Sobrevindo a penúria por falta dos socorros prometidos pelo Governador Geral que concordara em ampará-lo, ela recrudesceu a ponto de não permitir a manutenção da praça do Ceará. Escreve Frei Vicente do Salvador, aliás sem fundamentos sólidos, que o Governador não teria mandado os auxílios prometidos por lhe haverem informado que iriam servir para cativar índios, quando, em verdade, tais reforços foram remetidos, mas se estraviaram em caminho. Entregues a um aventureiro chamado João Soromenho, este consumiu empregando-os em seu próprio benefício.

Forçado de novo, pela tropa irrequieta e desmoralizada, a retirar para mais perto dos núcleos civilizados da costa Oriental, Pero Coelho foi-se estabelecer no baixo Jaguaribe, onde o esperavam novos contratempos e vexações.

Agitou-se outra vez a soldadesca cuja petulancia crescia á medida que se avolumavam as dificuldades e os gerais desejos de voltar a Pernambuco. A anarquia que, cedo, campeara insopitável na pequena feitoria, tomando proporções novas e imprevistas, culminou na defecção da maior parte dos soldados e índios que compunham o já desfalcado presídio. Após a debandada geral, em companhia do destemido explorador só ficaram 18 soldados estropiados e doentes, pobres seres que as mazelas físicas mais que a noção do dever, haviam ligado ao miserando destino do seu chefe. Dos nativos, apenas um se lhe conservou fiel.

Vendo-se traído e desamparado, delibera Pero Coelho voltar á Paraíba e empreende, sem mais delongas, com a família e o resto de sua tropa, a penosa marcha do regresso. (25)

Essa jornada tormentosa e repleta de episódios empolgantes os levaria apenas ao Rio Grande do Norte, onde chegaram todos estropiados, famintos e nus, sendo salvos pelo vigário Manuel Correia Soares que os socorreu a tempo.

Os lances patéticos ocorridos durante a travessia, relembram como unanimemente o acentuam os nossos historiadores, os da tragédia de que

---

(25) Ler a tal respeito "A bandeira de Pero Coelho", in Revista do Instituto do Ceará.

foi vítima Manuel de Sousa Sepulveda em terras africanas. Neles há, em verdade, tons sinistros que semelham aos do drama comovente e irreparável passado na Cafrária. (26)

Caminhada infinda sob a ardência crestante de um sol implacável, agruras da sede, da fome, da fadiga e do desanimo; a morte, por inanição, de entes queridos; a tenacidade inquebrantável de um chefe e a presença de uma mulher forte, Da. Tomásia que, transfundindo a esperança em creaturas que já se arrefeciam na morte, sublimou-se por ações superiores ás forças de seu sexo.

Malogrou-se, assim, mais uma empresa fundada como tantas outras sobre motivos irresistíveis de domínio e sede de riqueza.

Venceram-na a seca, fatalidade que flagela implacávelmente o povo cearense desde os primórdios de sua formação histórica, os arciais candentes das praias nordestinas, e, mais que tudo, a hostilidade inflexível e sempre renovada que lhe opuseram os nossos ameríncolas.

A escravidão indistinta de enormes contingentes de nativos de várias parentelas e os maus tratos a eles infligidos pelos homens da expedição, armaram contra o inditoso aventureiro e seus companheiros o ódio de tribos inteiras. (27) Não actuou menos como factor do malogro da entrada memorável a má qualidade de seus componentes humanos. Cercara-se ao que se sabe, o capitão-mor da escumalha de pior espécie que havia no Governo de Pernambuco. Era uma verdadeira mátula composta de mamelucos semi-selvagens, tangos maus e homiziados, homens que nunca tinham servido a el-rei a quem fascinara, ao alistar-se ,apenas a perspectiva de auferir lucros fáceis ou a promessa de obter o perdão de crimes que haviam cometido. Dessa gente, dizia o Governador Diogo Botelho, que se se perdesse nenhuma falta faria "ao serviço de Sua Majestade e ao bem comum do Estado."

As vicissitudes de Pero Coelho, realmente terríveis, mas de nenhum modo insólitas para a época, não exauriram os estímulos dos que se sentiam inclinados a levar por diante a tarefa benemérita de abrir caminho a ocupação lusitana.

Frustada a tentativa do açoriano, empreendeu-se, após curto interregno, uma nova e comovente empresa, a peregrinação apostólica dos padres je-

---

(26) "Manuel de Sousa Sepulveda e sua mulher Da. Leonor de Sá e seus filhos, vindos da India para o reino, em a nau chamada o Galeão Grande S. João, naufragaram no cabo da Boa Esperança. Percorreram mais de 300 léguas pelas terras... até a sua morte" (Do naufrágio de Sepulveda, Jerónimo Corte Real).

(27) Pretendem alguns que Pero Coelho "juntando a injustiça à ingratidão, exerceu a mesma tirania sobre os que lealmente o tinham servido como aliados". O facto carece de provas.

suítas Luís Figueira e Francisco Pinto em demanda á Ibiapaba. Esse tentame que concretizava, antes de tudo, os nobres anseios da Milícia de Cristo, sempre desejosa de dilatar o campo de suas actividades missionárias, actividades que, já então, abraçavam os recantos mais remotos do Brasil conhecido, foi determinado pelo Padre Fernão Cardim, provincial dos Jesuítas na colónia. Vislumbrando nos alcantilados e distantes chapadões da Serra Grande, onde erravam tribos copiosas, terreno propício a novos trabalhos de catequese, o provincial oferecera os serviços de sua ordem e, sendo aceito, cometera aos dois inacinos a investida apostólica contra aquele mundo de infiéis.

"Acabado esse sucesso (o de Pero Coelho) pareceu ao colégio dos Padres da Companhia de Jesus que esta empresa era sua, deles, e de sua opinião e doutrina, como enfim pessoas dedicadas a descer a amparar os índios. Pelo que, havendo-se bem aconselhado na matéria, pedirão licença para dois padres e 40 índios irem até á Serra Grande de Buapava, e dele ao Maranhão ou ao menos ás partes a ele mais vizinhas. Porque entendiam que os mesmos índios haviam de abalar-se para receber e levá-los a tomar posse de todos aqueles....." — escreve Diogo de Campos na "Jornada do Maranhão".

O Padre Vieira, na "Relação da Missão da Serra da Ibiapaba", sustenta que o pedido de missionários para aquietar os selvícolas foi feito pelo próprio Governador Geral. "E como em todo o Brasil, escreve ele, tinha mostrado a experiência e particular talento e graça que Deus deu aos religiosos da Companhia de Jesus para compor os animos desta gente, á petição do Governador do Estado que era então Diogo Botelho, foi nomeado para esta empresa o Padre Francisco Pinto, varão de grandes virtudes e mui exercitado e eloquente na língua da terra e por seu companheiro, o Padre Luís Figueira."

Não eram os missionários escolhidos, como se vê, dois neófitos no grave e absorvente ofício de converter índios ao catolicismo, integrando-os na civilização cristã lusitana. Do zelo de ambos colhera já a comunidade inacina os mais assinalados resultados em todo o nordeste oriental.

Francisco Pinto chegou mesmo a ser visto naquele recanto da colónia como um santo e a fruir, entre brancos e nativos, da fama de milagreiro; chamavam-no ali o *Amanaiara*, isto é, o senhor da chuva, ou o homem que faz chover, atribuindo-lhe, por essa forma, poderes extra terrenos sobre as forças da natureza.

Autorizada pelo Governador Diogo Botelho ou solicitada por este governador, como quer o autor da "Jornada", o incontestável é que a expedição dos dois jesuítas teve início a 20 de Janeiro de 1607. Nesse dia, obedecendo ás instruções recebidas de seus superiores e seguidos apenas de um pequeno séquito de 60 índios domésticos, tomavam ambos passagem no barco que ia habitualmente carregar sal em Mossoró mas que, desta vez, alongando a viagem, os levaria até o Jaguaribe.

Escarmentados pelos acontecimentos anteriores, não quiseram os padres conduzir consigo nenhum português.

Cruzada espiritual em toda a extensão do vocábulo, a nova jornada era, como aliás todas as realizações jesuíticas, também de cunho profundamente humano e patriótico.

Os missionários iam, é certo, apaziguar as populações bárbaras da Ibiapaba e do Maranhão, exacerbadas pelas violências de Pero Coelho e sua gente, chamando-as ao grémio da Igreja, pela catequese. Tinham, todavia, igualmente em mira forçar os naturais a romperem as pazes e amizades firmadas com os franceses que viviam entre eles influenciando-os perigosamente, e, fazê-los parciais dos portugueses. (28)

Realizada em grande parte por terra e através de todo o Ceará, a viagem dos missionários seria, desde início, um verdadeiro calvário de cujos transes mais amargurados nos ficou registo no relatório redigido pelo próprio Padre Luís Figueira e enviado, em 1608, ao Padre Cláudio Acquaviva, Geral da Companhia de Jesus.

Desembarcados na foz do grande rio cearense, aí deixaram ficar, restituídos á liberdade por ordem do vice-rei, os silvícolas apresados anos antes por Pero Coelho e seus comparsas e que o Governador Geral não permitira comercializar.

Foi esse o primeiro passo para a geral pacificação da indiada e que tão bons frutos haveria de produzir mais tarde em todo o meio-norte.

A seguir, perlongaram os dois sacerdotes, durante algum tempo, a orilha do atlantico, "por caminhos faltos de tudo", diligenciando em derramar no coração dos indígenas praieiros os primeiros rudimentos da fé cristã. No lugar Paramirim, hoje Parázinho, inflectiram para o sertão, atravessando a Uruburetama, "essa triste serra dos corvos", onde parece

---

(28) "... com intenção de pregar o evangelho àquela desesperada gentilidade e fazermos com que se lançassem da parte dos portugueses, deitando de si os franceses corsários que lá residem, para, indo os portugueses, como determinam, os não avexassem nem cativassem" diz o Padre Figueira na sua "Relação do Maranhão", escrita na Baía, a 26 de Março de 1608.

Martim Soares Moreno, embora reconhecendo que os dois padres se dirigiam "aquelas partes (Maranhão) para com as suas práticas domarem aqueles índios", empresta-lhes propósitos bem mais terrenos e utilitaristas ao assegurar que eles iam "em demanda de umas minas que dizem os franceses estão na Serra do Ponaré" (Martim Soares "Relação do Ceará" Revista do Instituto do Ceará, Vol. XIX. 1905).

Tal afirmativa se nos afigura por inteiro destituída de fundamento dado o caráter dos filhos de Loiola.

Os tesouros que os Jesuítas catavam no Brasil sempre foram as almas dos índios.

se ajuntam todas as pragas do Brasil, conforme explicaria ainda Figueira em relatório posteriormente dirigido ao Geral da Companhia.

Uma vez chegados ao sopé de Ibiapaba, iniciaram, sem perda de tempo, os dois palinuros da civilização cristã a áspera e difícil escalada que houveram de fazer em redes por se acharem ambos debilitados e doentes. Pouco tempo depois de marinhado o platô, já em pleno trabalho de catequese, morre, na imensidão daqueles ermos, o Padre Francisco Pinto, trucidado pelos Tacariús ou Cararijus, tapuias cujas iras ele ousara afrontar por amor de sua missão. Foi isso no dia 11 de Janeiro de 1608.

Com o trágico epílogo, cumprira-se a profecia feita, 25 anos antes, a seu respeito pelo venerando apóstolo do Brasil que lhe previa, já então, um glorioso transpasse (29), mas a missão de ambos falhara lamentavelmente.

O Padre Luís Figueira, escapo á sanha dos facinorosos, por força do natural instinto de conservação que o obrigou a buscar refúgio nas matas próximas, recolheu-se á casa dos padres em Olinda sopesando sozinho todo o amargor do malogro. A ele reservava o destino colher as palmas do martírio pelas mãos brutais dos Aruãs da ilha Joanes quando, pela segunda vez, chegava á foz do rio Pará onde vinha prosseguir na conquista espiritual da caótica e misteriosa Amazónia com os companheiros que trouxera da Europa.

(29 Referem, com efeito, cronistas dignos de fé que estando o Padre Francisco Pinto recolhido por doente à enfermaria do Colégio dos Jesuítas na Baía, em 1582, aí apareceu o Padre José de Anchieta que lhe teria dito paternalmente: "Vossa Reverencia queria ir ao Ceo de mãos lavadas? Pois não há de ser assim; **Longo tibi restat via**; tem muito que passar primeiro, não há de morrer morte folgada, antes dela há de padecer muitos trabalhos, fazer a Deus muitos serviços, salvar muitas almas; levante-se Vossa Reverência, vá ao coro dar graças ao Santíssimo Sacramento, que ele é servido conceder-lhe a saúde; e ao infermeiro disse: Irmão, dai-lhe seu vestido, e não torne o Padre mais à enfermaria".